# RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

**Stałe działy:**

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 30 Poznań, 26 lipca 1930 Rok X


**Treść N-ru 30:**



# Dni święta, dni otuchy

Oto nadeszły znowu dni święta — oto oczy całej Polski skierowane są w stronę prastarej kolebki polskości — Poznania, oto liczni goście zagraniczni podziwiają zbiorowy wysiłek naszego Narodu. — Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki rozwarła szeroko swe wrota, ukazując zwiedzającym dnia każdego rezultaty pracy i postępu w dziedzinie komunikacyjnej.

Trudno było znaleźć przedmiot godniejszy zaprezentowania, przedmiot bardziej odpowiadający rozmachowi i tempu rozwojowemu epoki, którą przeżywamy — niż dziedzinę komunikacji. *Komunikacja w życiu współczesnem, to nietylko nerwy organizmu gospodarczego, to równocześnie krew obiegająca tysiące arteryj i żył — jednostek gospodarczych.* Rozwój życia gospodarczego w obecnej dobie pozostaje w ścisłej zależności od rozwoju środków komunikacyjnych, od ich szybkości. *Bez komunikacji kolejowej, automobilowej, wodnej i lotniczej, znajdujących się w tem, co obecnie stadjum rozwoju, życie gospodarcze świata całego dotychczas byłoby zdane na mniej lub więcej prymitywne formy wegetacji,* w których wieki całe się znajdowało.

Wielka *Wystawa Komunikacyjna* posiada doniosłe *znaczenie propagandowe i dydaktyczne.* Szczególnie w obecn. momencie. Całkowite pociągi wraz z polskiemi parowozami, liczne skrzydlate ptaki, wykonane w polskich warsztatach, eksponaty naszego przemysłu automobilowego, oraz tysiące różnorodn. eksponatów naszego przemysłu komunikacyjnego, oraz przemysłów pokrewnych, to nietylko przegląd osiągniętych rezultatów, z których niejednokrotnie możemy być dumni, to *nauka na przyszłość, nauka wiary we własne siły,* nauka zrozumienia potrzeb komunikacyjnych naszego kraju, *nauka pracy nad przyszłym rozwojem polskiej komunikacji i turystyki.*

Znaczenie propagandowe Wystawy Komunikacyjnej wobec zagranicy jest również szczególnie doniosłe w obecnym momencie. *Reprezentanci zagranicy,* którzy odwiedzają Wystawę bądź to w mniej lub więcej oficjalnym charakterze, jako przedstawiciele czy to kongresów międzynarodowych, jak np. kongresu w sprawie tramwajów, kolejnictwa dojazdowego i komunikacji autobusowej, czy to jako przedstawiciele poszczególnych rządów — czy to w charakterze prywatnym, jako reprezentanci poszczególnych firm, lub zwiedzający poprostu Wystawę, *wszyscy naocznie przekonają się o wysokich rezultatach technicznych, jakie osiągnął nasz przemysł komunikacyjny. Nie mogą oni nie wiedzieć o rozwoju naszego kolejnictwa,* dokonywującego się w niezwykle trudnych warunkach, *o sukcesach polskich lotników Kossowskiego i Orlińskiego na aparatach całkowicie w kraju wykonanych, o sukcesach polskich Fokkerów* i o licznych innych wyczynach, przynoszących nam zaszczyt.

O ile w dziedzinie komunikacji dokonaliśmy wiele, to jednak jeszcze większa część drogi czeka nas. Środkowe i wschodnie połacie kraju pokryć musi gęsta sieć dróg żelaznych, niezbędna dla ożywienia i obudzenia życia gospodarczego, w niejednokrotnie półdzikich okolicach. Rozbudowa komunikacji lotniczej, to również wielkie dzieło przyszłości, tem wdzięczniejsze, że *Polska dzięki swej strukturze terenu przedstawia jedno wielkie lotnisko.*

Wszystkie *te wielkie zadania wymagają znacznych środków finansowych,* które jedynie częściowo

zdobyć możemy o własnych siłach. Wystawa Komunikacyjna, pouczając zagranicę o tem, jak pełną przyszłości i nadziei zysków jest praca nad rozbudową połączeń komunikacyjnych w Polsce, *winna również zainteresować kapitały zagraniczne inwestycjami komunikacyjnemi i turystycznemi.* Rozbudowa naszych sieci kolejowych, sieci dróg wodnych, ulepszenie i rozbudowa sieci dróg kołowych, elektryfikacja kolejnictwa, stworzenie wielkiego przemysłu lotniczego i automobilowego na ziemiach polskich, które niewątpliwie stanowić będą zczasem niezwykle pojemne rynki zbytu zarówno dla skrzydlatych, jak i kołowych pojazdów, oto rozległe perspektywy, które Wystawa otwiera przed zagraniczn. kapitalistą, poszukującym lokat.

*W dziedzinie turystyki wreszcie Wystawa stanowi dla gości zagranicznych, a nawet i dla wielu rodaków prawdziwy teren odkryć.* Wskaże ona im nietylko czarowne zakątki kraju, pięknem przyrody nie ustępujące najsławniejszym letniskom zagranicznym, miasta pełne zabytków architektonicznych, zwyczaje i stroje ludowe, zachowane w pierwotnej postaci — ale również pouczy ich, że *posiadamy już dzisiaj w Polsce ośrodki klimatyczne i uzdrowiska, które pod względem komfortu i nowoczesnych urządzeń nie ustępują u yszukanym i sławnym letniskom europejskim.*

Wszystko to zobaczyć możemy w Poznaniu, wszystko to pokazać możemy zagranicy. *Życzyć sobie należy, by strumień zwiedzających płynął ze wszystkich stron kraju i z zagranicy nad brzegi Warty.*

# Polski przemysł komunikacyjny
## przygotowany jest do eksportu
### Min. Kühn o znaczeniu wystawy komunikacyjno-turystycznej.

Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjno-Turystyczna — oświadczył min. Kühn — jest w tym rodzaju jedyną, jaką od czasu odrodzenia niepodległości zorganizowano w Polsce. Stanowi ona niejako rewję porównawczą wysiłków Polski oraz innych państw na polu przemysłu komunikacyjnego i przyznać należy, że porównanie to bynajmniej nie wypadło na naszą niekorzyść.

Zważywszy, że przemysł komunikacyjny, zwłaszcza w dziedzinie kolejnictwa, od chwili odzyskania niepodległości, wypadło nam tworzyć od podstaw, gdyż ta gałąź przemysłu w latach przedwojennych prawie na naszych ziemiach nie istniała, sukces nasz w tym kierunku osiągnięty należy uznać za bardzo wydatny. Wystawa poznańska daje nam możność przekonania się, że w dziedzinie przemysłu pracującego dla kolejnictwa doszliśmy do takich wyników, że staliśmy się nietylko samowystarczalni, lecz dziś już jesteśmy całkowicie przygotowani do eksportu. Nie jest to zresztą tylko wyłącznie moja opinja. Podczas rozmów z ministrami komunikacji i dyrektorami kolei innych państw, którzy na Wystawę do Poznania przybyli, słyszałem niejednokrotnie wyrażane uznanie dla naszego przemysłu komunikacyjnego.

Należy się zatem spodziewać, że wobec rzeczywiście starannego obesłania Wystawy poznańskiej, zwłaszcza przez nasz przemysł komunikacyjny, gremjalnie zjadą do Poznania przedstawiciele tych państw, które przemysłu owego nie posiadają i mogą zatem być importerami nadwyżek naszej produkcji.

Dodam jeszcze, że Wystawa poznańska będzie miała inny jeszcze doniosły wynik dodatni, spowoduje bowiem pewne odprężenie psychiczne w naszem społeczeństwie, zadając kłam tym, którzy żerują na przejściowych trudnościach gospodarczych kraju i pragnęliby wszystko przedstawić w barwach jak najciemniejszych. Społeczeństwo nasze ma możność przekonania się w Poznaniu, że praca twórcza narodu w swym triumfalnym pochodzie kroczy wciąż naprzód pomimo wszelkie przeciwności, łamie piętrzące się przeszkody i objawia się na Wystawie w pełni krasy dokonanego wielkiego czynu.

# Zwrotny moment dla przemysłu komunikacyjnego

Tysiące kilometrów szyn i tysiące ton mostów, dźwigów, lokomotyw, są widomym znakiem rozrostu przemysłu metalurgicznego równolegle z rozwojem kolejnictwa. O tej kolosalnej zależności w sensie korzystnym przemysłu od komunikacji świadczy najlepiej rozwój metalurgji w Polsce. Początek niepodległego państwa zastał nas w sytuacji nietylko niepomyślnej, lecz wprost rozpaczliwej. Na całem terytorjum istniały wówczas dwie tylko fabryki wyrabiające wagony, z tych jedna — nieczynna. Tymczasem rozwijające się państwo domagało się co rychlej rozszerzenia i zunifikowania różnorodnych systemów administracji kolejnictwa, co pociągało za sobą konieczność rozszerzenia również produkcji sprzętu kolejowego.

Patrząc na wyniki pracy po latach, możemy być prawdziwie dumni. Kto jak kto, ale przemysł metalowy zdał z doskonałym wynikiem egzamin ze swej sprawności. A zapotrzebowanie było niemałe, bo okres minionych dziesięciu lat wymagał dostawy przeszło 4000 parowozów, blisko 8000 wagonów osobowych i 97.000 wagonów towarowych. Najbardziej wartościowym dorobkiem są nasze fabryki lokomotyw, których przed wojną w Polsce nie wyrabiano z motywów politycznych. Nasze lokomotywy precyzją wykonania i sprawnością działania prześcignęły już poniekąd wyrabiane w innych państwach kontynentu.

Ograniczone jednak środki finansowe państwa i idące za tem ograniczenie rozszerzenia sieci kolejowej, wyrażające się w cyfrze 3000 km. linij, nie jest w stanie wykorzystać całkowicie możności produkcyjnej naszych fabryk. Eksport polskiej lokomotywy będzie rzeczywistym triumfem nietylko przemysłu jako takiego, lecz i polityki ekspansywnej. Najtrudniejszą przeszkodą w tej akcji jest pewne niedowierzanie zagranicy odnośnie wartości naszych wyrobów. Bliski

jest jednak moment, gdy drogą zwykłych porównań zagranica naocznie będzie mogła się przekonać o wysokogatunkowości naszego taboru, trzeba tylko, aby to porównanie mogło nastąpić.

Byłoby prawdziwym błędem taktycznym, gdyby przetwórczy przemysł metalurgiczny nie docenił znaczenia w sensie praktyczno-handlowym Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. O ile eksport lokomotyw i wagonów na Zachód może mieć mniejsze widoki powodzenia, wobec polityki celnej tych państw, o tyle nasz przemysł taboru kolejowego ma wszelkie szanse powodzenia w owładnięciu rynkami Bliskiego Wschodu. Szczególniej Rumunja i Jugosławja, nieposiadające fabryk taboru, powinny stać się punktem wyjściowym dla eksportowej polityki tego przemysłu. Mamy w tym wypadku przewagę nad producentem zachodnim — gdyż nasz wyrób jest tańszy, przy identycznej a nieraz nawet lepszej gatunkowości. Poza tem łatwiej nam jest, jako bliższym sąsiadom, opanować teren.

W historji wielkich przemysłów zawsze znajdujemy pewien moment, od którego datuje się rozrost danej gałęzi przemysłu. Może to być czasem pozornie małe zdarzenie. Jego wartość rysuje się dopiero na tle minionych lat. Jednak dla przewidujących polityków przemysłowych nie powinno być zdarzeń małych. Zaprezentowanie swej produkcji na wystawie międzynarodowej, zaakcentowanie na szerokim terenie swojej obecności i swojej wysokiej wartości, niewątpliwie takim momentem zwrotnym *będzie!*

# Działalność europejskiego kartelu stalowego

Działalność Kartelu Stalowego, utworzonego w r. 1926 przez reprezentantów przemysłu metalowego Niemiec, Belgji, Francji, Luksemburgji i Zagłębia Saary przedstawiała się w ciągu 4-letniego istnienia w sposób następujący:

Kartel oparty był o przyznanie każdemu z uczestników kontyngentu produkcyjnego proporcjonalnego do przeciętnej kwoty produkcyjnej w r. 1925. Przekroczenia karane były grzywną w wysokości 4 dol od tony nadliczbowej, podczas gdy uczestnicy nieotrzymujący zamówień, pozwalających na osiągnięcie przewidzianego kontyngentu, otrzymywali zwrot w wysokości 2 dol. od tony, nieprzekraczający jednak deficytu 10-procentowego.

Udział kontyngentowy każdego kraju w ogólnej produkcji rocznej wynosił: Niemcy 43.2 proc., Belgja 11.6 proc., Zagłębie Saary 57.7 proc., Francja 31.2 proc., Luksemburg 8.3 proc. *Kontyngenty te rocznie nie mogły przekroczyć 30.5 milj. ton, jednakże już od 1927 produkcja uczestników osiągnęła 32.5 milj. ton* i byłaby cyfrę tę przekroczyła w r. 1928, gdyby nie lock-aut w nadreńskim przemyśle metalowym. *W roku 1929 produkcja w istocie przekroczyła 35 milj. ton.*

Niemcy nie przestały domagać się zwiększenia swego kontyngentu, który miał wynosić jedynie 73 proc. ich zdolności produkcyjnej, podczas gdy kontyngenty francuski, luksemburski i belgijski wynosiły 90 proc, 87 roc. i 83 proc. zdolności wytwórczej odnośnych przemysłów metalowych. Zdania tego nie podzielają metalowcy belgijscy, którzy skarżą się, że ich udział został obliczony na podstawie roku, w którym produkcja była osłabiona przez długotrwały strajk jednego z najważniejszych basenów.

Niemcy stale przekraczały swój kontyngent. W ciągu 3 lat 1927, 1928 i 1929 produkcja niemiecka osiągnęła 47.2 proc. ogólnej produkcji kartelu, podczas gdy kontyngent jej ustalono na 43.2 proc. Francja nie wyzyskała swych możliwości, produkcja jej wyniosła 27.2 proc., podczas gdy dozwolona wynosiła 31.2 proc. Produkcja Luksemburga (7.7 proc.) pozostała niższa od ustalonego udziału (8.3 proc.). Zagłębie Saary (6.1 proc.) przekroczyło swój udział (5.7 proc.), Belgja, której produkcja wyniosła 11.8 proc., przekroczyła jedynie minimalnie swój udział wynoszący 11.6 proc.

W ciągu ostatnich miesięcy r. 1929 kartel został zmuszony do ograniczenia swej produkcji o 10 proc., a ostatnio jest mowa o zwiększeniu tego ograniczenia do 20 proc. *Kontynentalny kartel stalowy reprezentuje 29 proc. światowej produkcji stali, podczas gdy produkcja Stanów Zjednocz. wynosi 57 proc., Anglji 8 proc., innych krajów 6 proc.*

Ostatnie zmiany w organizacji kartelu doprowadziły do utworzenia 5 międzynarodowych biur sprzedaży, pracujących pod kontrolą biura centralnego, a to biura żelaza sztabowego, wyrobów walcowanych, wielkich blach, żelaza w zwojach, półproduktów. Poza tem kartel utrzymuje ścisły związek z międzynarodowym kartelem drutu, oraz z kartelami rur i szyn.

Anglicy, którzy dotychczas nie biorą udziału w kartelu, śledzą pilnie jego ewolucję i trudności. Nie ulega wątpliwości, że *wobec ogólnego kryzysu, który zmniejszył zamówienia, pewni członkowie kartelu poczynili koncesje od cen oficjalnych.* Urzędowe wyjaśnienie udzielone jednak naskutek śledztwa przeprowadzonego przez kierownictwo kartelu, ustala, że przekroczenia te były bez większego znaczenia i że różnice cen mogą być w znacznej mierze wynikiem różnic w kosztach transportu na rynki zamorskie. To też odtąd postanowiono ustalić również notowania fob.

Anglicy, którzy jak wiadomo, odnoszą się sceptycznie do tego porozumienia, wskazują, że odnowienie kartelu mogło być tylko przeprowadzone na okres stosunkowo krótki, podczas gdy oczekiwano odnowienia na całe dziesiątki lat. Jednakże oczekują, że *wkrótce zawarty zostanie układ, mający przedłużyć trwanie kartelu, który wzmocnił swoją pozycję w Europie Środkowej.* Mianowicie Czechosłowacja, Węgry i Austrja, nie stając się uczestnikami, pracować będą odtąd zgrupowani, stosując się do cen oraz przepisów biur sprzedaży kartelu. Również Rumunja ma być wciągnięta do tego porozumienia. Poza tem *kupcy szwajcarscy i angielscy zawarli układ z kartelem stalowym,* który udzieli im pewnych rabatów pod warunkiem uzyskania wyłączności zamówień. Podobny układ ma być również zawarty z kupcami holenderskiemi.

Niepodobna już dzisiaj nie stwierdzić w imię objektywizmu, iż mimo liczne drobne trudności nieuniknione zresztą przy tworzeniu organizmu, łączącego interesy krajów, których sytuacja gospodarcza mniej lub więcej różni się, Kartel Stalowy coraz bardziej narzuca się jako wzór dla racjonalizacji produkcji europejskiej.

*B. Rm.*

# Salon Samochodowy na „Kom-Turze"

(Ciąg dalszy.)

Idąc dalej mimowoli zatrzymujemy się przed stoiskiem **„Mercedes-Benza".** Pociąga nas tu rzeczywiście oryginalnie, rzadko spotykane zestawienie pradziadka automobilizmu, oryginalnego samochodu Deimlera z r. 1881 oraz nowoczesnej maszyny sportowej, kosztownej lecz pięknej pożeraczki kilometrów, czerwonego potwora z dwustukonnym silnikiem i dwustukilometrową szybkością. Ciekawe porównanie — praszczur samochodów pędził najwyżej z szybkością 18 km. na godzinę. Obok czerwonej sportówki stoją inne maszyny Mercedes-Benza, cieszące się dużem powodzeniem wśród szerokich kół zamożniejszych automobilistów. Obok samochodów osobowych najciekawszą jest maszyna ciężarowa, wyposażona w silnik Diesla, ulepszony przez Benza, który wynalazł t. zw. komorę przedpalinową. Ten ciężarowy samochód ma wielką zaletę bardzo ekonomicznej pracy. Zużywa on bowiem w stosunku do swej mocy mniej paliwa niż samochód benzynowy, a przytem paliwo jego jest znacznie tańsze, dzięki czemu realizuje się poważną oszczędność.

Po Mercedesie podchodzimy do ładnie urządzonego stoiska **Chryslera,** fabryki, która w ostatnim czasie potrafi.a rozwinąć poważny eksport dzięki zaletom swych maszyn. Chrysler wystawia samochody osobowe, bardzo estetycznie wykończone o ładnych linjach.



Zróbmy teraz mały skok i przejdźmy do stoiska oryginalnych trzykołówek **Morgan-Dyrsan.** Fabryka ta chce swojemi maszynami wypełnić lukę pomiędzy zwykłym ciężkim samochodem czterokołowym, a motocyklem z przyczepką, wyrabiając lekkie wozy trzykołowe, bardzo szybkie, zwrotne, ekonomiczne w użyciu i dostępne w cenie. Należy przypuszczać, że samochody Morgan-Dyrsan będą cieszyć się coraz większem powodzeniem ze względu na swe techniczne i gospodarcze zalety.

Jeżeli już mowa o lekkich samochodach, to nie powinniśmy zapominać o **„Iradamie",** polskiej maszynie z nadzwyczaj oryginalnem rozwiązaniem całej konstrukcji. Samochód ten wyposażony jest w lekki jednocylindrowy silnik, chłodzony wodą i umieszczony w pobliżu tylnego mostka, dzięki czemu osiąga się nadzwyczajne uproszczenie całego mechanizmu. Prawdopodobnie ze względów estetycznych, celem umożliwienia zbudowania na samochodzie tym normalnej karoserji, chłodnicę umieszczono jak zwykle w przodzie. Samochodowi „Iradam" nie można odmówić śmiałej oryginalności, a ze względu na to, że jest on pochodzenia krajowego, należy życzyć jego konstruktorom jak największego powodzenia.

Skończyliśmy chwilowo z samochodami lekkiemi, wrócimy więc do innych stoisk. Musimy zatrzymać się przed ładnemi **„Adlerami"** o pięknych i solidnych linjach karoserji. Eksponaty „Adlera" dowodzą, że mimo ciężki kryzys w niemieckim przemyśle samochodowym, fabryka ta nie zapomniała o swoich chlubnych tradycjach.

Dalej znajduje się stoisko **„Lanci".** Co powiedzieć o tych maszynach? Każdy wymagający automobilista, każdy sportowiec wie, że „Lancia" jest jednym z najlepszych samochodów w swej klasie. Łączą się w niej mechaniczne zalety silnego motoru i dobrze przekonstruowanego podwozia z cudownie rozwiązanem zadaniem niezależnego resorowania kół oraz wyśmienitą równowagą, którą osiągają samochody te, dzięki niskiej budowie, doskonałemu zrównoważeniu całości, oraz znacznej długości ramy.

Przechodzimy teraz dalej do stoiska **„Renault'a",** który pokazuje najróżniejsze wozy, począwszy od samochodów osobowych, a kończąc na ciężarowych podwoziach i autobusach. Fabryki Renault znane ze swej energji, doniedawna trzymały się tradycyjnej chłodnicy, umieszczonej wtyle za maską motoru. Obecnie jednak na nowych modelach tej fabryki widzimy odstępstwo od starej reguły, chociaż chłodnica, znajdująca się już przed maską, zachowuje wciąż bardzo swoisty pochyły kształt. „Renault" wyrabia osobowe samochody od najtańszych począwszy i kończąc na luksusowych i eleganckich wozach turystycznych, pięknych limuzynach i t. p. Tak samo fabryka ta jest znana ze swych autobusów, które kursują we wielu miastach. W Polsce dużem powodzeniem cieszą się autobusy **„Scemia-Renault".**

Dalej widzimy bardzo solidne podwozie ciężarowe **„Latil'a".**

(Ciąg dalszy nastąpi.)

# Walka o obniżenie ceł na samochody

### Z działalności Związku Kupców Samochodowych.

W salach „Domu Kupiectwa Polskiego" odbyło się walne zebranie Zw. Kupców i Przemysłowców Samochodowych.

Po zagajeniu zebrania przez prezesa Związku p. dyr. Stanisława Sierszyńskiego sprawozdanie z działalności za rok ubiegły zdał sekretarz generalny Związku, p. Władysław Szczepański. Ze sprawozdania wynika, że Zarząd w ubiegłym roku wykazał olbrzymią działalność, doprowadzając Związek na wysoki poziom wartości, gdyż jest on w możności dawać szereg niezmiernie ważnych korzyści swym członkom. Najlepszym dowodem żywotności Związku jest fakt, że wszyscy bez wyjątku kupcy i przemysłowcy samchodowi Wielkópolski i Pomorza są w Związku zrzeszeni. Liczba członków wynosi ca. 120, przyczem w roku. bież. powiększyła się o 80 członków. Związek współdziałał w konstrukcji konwencji odsprzedawców gum, wprowadził taką konwencję na terenach Wielkopolski i Pomorza, zorganizował Salon Samochodowy na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, wprowadził „czarną listę niesumiennych klientów", przeprowadził ankietę w przemyśle karoseryjnym dla całej Polski i poczynił zabiegi w interesie tegoż przemysłu u władz, Związek czynił starania odnośnie do zmiany przepisów co do rejestracji wozów używanych oraz wozów nowych, ustalił wysokość średniej dochodowości przedsiębiorstwa samochodowego, wystąpił do władz skarbowych o zaprzestanie stosowania niewłaściwej a wysokiej stawki dochodowości do firm samachodowych. Jednocześnie co jest niezmiernie ważne dla wszystkich właścicieli samochodów, Związek wystąpił do władz skarbowych o zmianę zarządzeń, dotyczących amortyzacji samochodów, uznawanych przez władze skarbowe, żądając, by ta była dokonywana w takim czasie, który odpowiada faktycznej użytkowności samochodów.

W uznaniu prac Zarządu wyrażono na wniosek Komisji Rewizyjnej podziękowanie całemu Zarządowi za pożyteczną, niezmiernie owocną pracę.

Następnie omawiano projekt nowej taryfy celnej, którą projektuje Rząd wprowadzić odnośnie do importowanych samochodów. W związku z tem powzięto następującą uchwałę:

„Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych stwierdza, że wszelka podwyżka ceł na samochody importowane do Polski prowadzi z jednej strony do stworzenia cieplarnianej atmosfery dla krajowego przemysłu, który w takich warunkach rozwijając się, nie będzie dawał żadnej gwarancji rozwoju i nie będzie mógł iść z postępem, nie odczuwając bodźca współzawodnictwa, które jest miarą rozwoju każdego przedsiębiorstwa, przyczyniając się do stworzenia podstaw rozwoju dla każdej żywotnej placówki, z drugiej strony do zahamowania motoryzacji środków komunikacyjnych w kraju, które gwarantują reorganizację i modernizację metod pracy naszych placówek przemysłowo-handlowych i są w stanie przyczynić się do wzmocnienia ich walorów we współzawodnictwie międzynarodowych czynników gospodarczych."

Z wyszczególnionych powyżej przyczyn Związek uważa wszelkie propozycje, zmierzające do podwyższenia cła na samochody, za wysoce szkodliwe dla życia gospodarczego i wypowiada się stanowczo przeciwko ich wprowadzeniu. Jednocześnie uważając, że należy wszelkiemi siłami przyczyniać się do rozwoju przemysłu karoseryjnego i części samochodowych, które mogą być wyrabiane w kraju, należy cła obniżyć na sprowadzone podwozia samochodowe, co przyczyni się do zatrudnienia w większym stopniu przemysłu karoseryjnego i z nim związanego.

Nowy Zarząd stanowią pp. dyr. Stanisław Sierszyński — prezes, dyr. inż. Jastrzębski — wiceprezes, oraz pp. inż. Duszyński, Linke, Tomaszewski, Katafias — Toruń, W. Wentzel — Ostrów. Sąd Konwencyjny tworzą pp.: Nowicki, hr. Michałowski, Kwiatkowski, Wentzel i Beszterda. Sąd Arbitrażowy: pp. hr. Michałowski, Kwiatkowski i Śliwińska. Komisję Rewizyjną: pp. Gustowski, Kwiatkowski, Nowicki.

## Ze Zjazdu Właścicieli Taksówek w Poznaniu

W Poznaniu odbył się Zjazd Właścicieli Dorożek Automobilowych, zagajony przez prezesa Związku Poznańskiego, p. Taszarka, a obesłany przez delegatów z całej Polski. Po długich obradach obecni na kongresie delegaci oświadczyli, że powinno się *wprowadzić powszechne wynagrodzenie procentowe dla kierowców, a mianowicie 25 proc. od dochodu brutto.* Poznańscy szoferzy żądali tygodniówki 50 zł, oraz 12 proc. od obrotu. Postanowiono także stworzyć centralną organizację właścicieli taksówek i wybrano w tym celu komisję organizacyjną pod przewodnictwem p. Giernatowskiego z Warszawy. Następny zjazd odbędzie się w Warszawie w dniu 31 sierpnia.

## Zarządzenia warszawskiego magistratu w sprawię napełniania stacyj benzynowych

Wydział Przemysłowy Magistratu Warszawskiego, w porozumieniu z Oddziałem Drogowym Kom. Rządu, wydał zarządzenie, aby rezerwuary uliczne stacyj benzynowych były napełniane albo z t. zw. *autotanków w ciągu całej doby, albo z beczek, w godz. od 22 do 7,* zapomocą pompki, *bez prawa zdejmowania beczek z wozu lub samochodu,* przyczem składanie na miejscu beczek jest zakazane.

Autotanki mają specjalne urządzenia ochronne, które wykluczają niebezpieczeństwo wybuchu, ewentualnie pożaru. Natomiast wszelkie inne sposoby napełniania stacyj benzynowych przedstawiają pewne niebezpieczeństwo i dlatego czynność ta może odbywać się wyłącznie w godzinach małego ruchu.

## Spółka Bata-Peugeot ma rozpocząć budowę samochodów

Według niesprawdzonych jeszcze wiadomości fabrykant obuwia Bata w Czechach prowadzi obecnie pertraktacje z fabryką samochodów Peugeot w sprawie urządzenia fabryki montażu samochodów w Zlinie. Bata chce przytem rozbudować sprzedaż benzyny, gum i części samochodowych. Fabryka gum Baty ma produkować pneumatyki o 25 proc. tańsze od innych fabrykatów europejskich.

## Redukcja robotników w fabrykach Fiata

Donoszą, że Fiat przeprowadza obecnie znaczną redukcję, którą ma być objętych 8 000 ludzi. Jak nas informują, redukcja powyższa stoi w związku z obecnym kryzysem.

# „Skoda-Auto" na „Kom-Turze".

Już w sprawozdaniu naszem o „Salonie samochodowym na Komturze" wspomnieliśmy krótko, że popularna nasza „Skoda" na Okęciu pod Warszawą godnie zaprezentowała swoją produkcję, która w historji rozwoju tej dziedziny przemysłu krajowego stanowi pierwszy etap na drodze do naszej samowystarczalności. „Skoda", jak wiadomo buduje obecnie 4, 6 i 8 cylindrowe wozy osobowe oraz ciężarowe 1½ do 6 ton nośności. Zajmuje ona na M. W. K. T. dwa stoiska a wystawione w dziale osobówek na postawie obrotowej podwozie wykonane łącznie z silnikiem całkowicie w tych zakładach krajowych, wzbudza powszechną uwagę i zainteresowanie zwiedzających.

**„Polskie Zakłady Skody S. A." na Okęciu pod Warszawą** rozwijają swoją działalność od 1 lipca 1927 r. a przejęły one akcje „Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych", które rozpoczęły budowę dziś doskonale rozwijającej się fabryki, tworzącej niejako odrębne miasteczko przemysłowe. Zakłady „Skody" obejmują teren 20.000 mtr. kw., zatrudniają łącznie z pracownikami umysłowemi około 2000 ludzi i posiadają kompleks warsztatów i budynków laboratoryjnych, zaopatrzonych w najnowsze urządzenia i w najbardziej precyzyjne przyrządy dla analiz chemicznych i badań oraz prób wytrzymałościowych surowego materjału.

Przed trzema laty Zarząd fabryki zlikwidował początkowo zaprowadzony dział budowy płatowców a skoncentrował z wielką wydajnością działalność swoją około niezwykle trudnej i precyzyjnej konstrukcji silników lotniczych, rozszerzywszy następnie fabrykację na budowę traktorów oraz samochodów.

W roku ubiegłym, w rezultacie długotrwałych bo szereg miesięcy trwających doświadczeń, prób i rozjazdów próbnych, po których podejmowano dalsze ulepszenia wypuszczono na rynek typ polski samochodu osobowego „Skoda", oparty na nowoczesnej konstrukcji, który pod względem wykonania i materjału stoi w rzędzie pierwszorzędnych wozów techniki automobilowej a co najważniejsza dostosowany jest ściśle do potrzeb i wymagań drogowych w Polsce.

Poniżej poświęcimy kilka uwag stronie technicznej podwozia Skoda „450", które jako nowy model w roku ubiegłym jak zaznaczyliśmy ukazało się na rynku. Wspomniane podwozie wyposażone jest w 4-taktowy, 4-cylindrowy motor o sile 30 K. M. Cylindry są z karterem w jednym bloku z głowicą do zdejmowania i pochyło ustawionemi wentylami. Tłoki aluminjowe, smarowanie obiegowe z podwójnym filtrem, zapłon z baterji z łatwo dostępnym, dobrze chłodzonym rozdzielnikiem, moment zapłonu nastawiony automatycznie, łatwo dostępna i dobrze chłodzona dynamo-maszyna ułożona nad motorem, gaźnik najnowszej konstrukcji systemu „Zenith", filtr dla powietrza i podwójny filtr dla benzyny, wał kardanowy z przegubami dokładnie wybalansowany, oś tylna elastyczna i odciążona, miękkie resory zapewniające znakomitą równowagę wozu, niezawodny i wygodnie ułożony hamulec na 4 koła, kurek do zamykania benzyny — tuż przy siedzeniu kierowcy, silny tłumik na rurze wydmuchowej, wał korbowy z cichobiegnącym łańcuchem. Oto najważniejsze charakterystyczne cechy podwozia, które przy cichym biegu motoru i pięknej estetycznej linji karoserji wyposażonej we wszelkie wygody, stawiają wóz „Skoda" w rzędzie przedniejszych marek samochodów tej klasy i kategorji.

Prócz opisanego typu podwozia, „Skoda" dostarcza samochody nr. „422", 4-cylindrowy 22 KM., „645", 6-cylindrowy 45 KM, oraz „860", 8-cylindrowy 60 KM.

Zakłady „Skody" poza osobówkami, jak już zaznaczyliśmy wyżej, dostarczają także wozy ciężarowe na 1500 kg., 2500 kg. i 5000 kg. oraz autobusy na 12, 30 i 50 osób.

Dostarczane na rynek przez jedyną tę placówkę wytwórczą traktory rolnicze i przemysłowe spełniają doskonale swoją rolę jako siła pociągowa i napędna, współzawodnicząc z pożytkiem z tego rodzaju fabrykatami pochodzenia obcokrajowego.

Przy tej sposobności nadmieniamy, że **Polskie Towarzystwo Zakładów „Skody" Oddział w Poznaniu**, mieszczący się przy **Alejach Marcinkowskiego 23**, służy interesowanym wszelkiemi dalszemi informacjami oraz na życzenie szczegółową ofertą.

—p—

# Poznański Auto-Skład na „Kom-Turze"

W dziale samochodów, który na M. W. K. T. stanowił jedną z wielkich atrakcyj, pośród kategorji ośmiocylindrówek znajdowały się na słusznem miejscu również samochody **„Studebakera"**, których generalne zastępstwo posiada **„Poznański Auto-Skład" Sp. z o. o. w Poznaniu, ul. 27 Grudnia 15.** Zakłady Studebakera przeszły przed trzema laty do produkcji seryjnej ośmiocylindrówek, utrzymując jednakże ich ceny na poziomie sześciocylindrowych samochodów. Trzy ostatnie typy „Studebakera" i to: „President", „Commander" oraz najświeższa kreacja „Six" 1930/31 są pod każdym względem dobitnym wyrazem nowoczesnej techniki automobilowej. Samochody te wysunęły się na czoło pod względem zewnętrznego wyglądu, niemniej ich wartości technicznej, sprawności i wygody.

Ośmiocylindrowy „President" posiada obecnie 115 urzędowych rekordów amerykańskich dla samochodów seryjnych, 23 rekordy międzynarodowe i 11 rekordów światowych.

Samochody „President" oraz „Commander" budowane są pod względem karosowania każdy w sześciu różnych modelach na cztery, pięć i siedem osób.

Ważniejsze szczegóły z charakterystyki podwozia są następujące: silnik ośmiocylindrowy, jednorzędny, zawory boczne, cylindry odlane w jednym bloku; moc rzeczywista silnika „President" 115 KM., natomiast „Commander" 80 KM. Dalej na wyróżnienie zasługują: **gaźnik** o podwójnem działaniu, **smarowanie** pod wysokiem ciśnieniem, **chłodzenie** zapomocą pompy odśrodkowej z termostatycznem regulowaniem obiegu wody, **sprzęgło** dwudyskowe z tłumikiem wibracyj i hamulcem sprzęgłowym, **skrzynka biegów** stanowi typ specjalny, trzy biegi wprzód i jeden wsteczny, **resory** półeliptyczne wielowarstwowe, **rama** nowego typu, podwójna, obniżona, zwężona ku przodowi dla zmniejszenia promienia łuku na skrętach, **hamulce** o wzmocnionem działaniu, mechaniczne, na cztery koła, typu rozpierającego, zapewniające najwyższe bezpieczeństwo, wreszcie dopływ benzyny do karburatora zapomocą pompki przez filtr ze zbiornika, umieszczonego wtyle podwozia.

„Studebaker-Six" model 1930/31 jest samochodem sześciocylindrowym, dającym szybkość od 4 do 100 klm. na godzinę oraz możność jazdy pod górę 11⁰ bez zmiany biegów. Chłodzenie wodne pompą, starter, zapłon i oświetlenie zapomocą akumulatora, wał kardana na kulkowych łożyskach do regulowania, reszta wyposażona jak przy typach wyżej wspomnianych. — Karoserja o pięknej i estetycznej linji, to kareta wewnątrz sterowana, obszerna i luksusowo urządzona, cała stalowa, pięcioosobowa i bardzo wygodna, posiadająca wybicie gustowne, trwałe i bardzo elastyczne. Nadwozie posiada czworo drzwi. Reflektory zaopatrzone są w potrójną zmianę światła, co zwiększa bezpieczeństwo jazdy wieczorem i wśród ciemnej nocy.

„Poznański Auto-Skład", jak wyżej wspomnieliśmy, reprezentacja zakładów „Studebaker", posiada w swym salonie na miejscu wszelkie modele na składzie i **służy na życzenie wyczerpującemi informacjami.**

—p—

**Przy wszelkich korespondencjach z firmami prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"**




**Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu**

**od 6 lipca do 10 sierpnia 1930 r.**

## DOSTOJNI GOŚCIE NA M. W. K. T.

Dnia 16-go o godz. 9-tej rano przybył z Warszawy do Poznania specjalnym pociągiem rumuński minister Komunikacji Manoilescu w towarzystwie ministra Kühna, prof. Samurcasa, szefa prasowego rumuńskiej Rady Ministrów Kerciu, radcy handlowego Poselstwa R. P. Zygmunta Vetulaniego, naczelnika Wydziału Prasowego M. S. Z. Chrzanowskiego, dyrektora Departamentu Ministerstwa Komunikacji Skupiewskiego, dr. Dobruckiego, Strzetelskiego, oraz inż. Tuza, naczelnika Wydziału Ministerstwa Komunikacji.

Dostojnych gości oczekiwali na dworcu przedstawiciele władz i urzędów.

W chwili ukazania się w wagonie sylwetki ministra Manoilescu orkiestra kolejowa odegrała hymn narodowy rumuński, poczem goście odjechali do Hotelu Bazar.

O godz. 10-tej obaj ministrowie przybyli do gmachu Dyrekcji Kolei na uroczystość otwarcia obrad „Gremu". W obradach uczestniczyli przedstawiciele Rumunji, Czechosłowacji, Jugosławji, Polski. Po zagajeniu obrad przez p. ministra Kühna, który złożył przewodnictwo w ręce p. Urednicka, przedstawiciela Czechosłowacji, minister Komunikacji Rumunji Manoilescu wygłosił krótkie przemówienie, podkreślając radość, iż może osobiście uczestniczyć w otwarciu obrad „Gremu". „Grem" — zdaniem ministra Manoilescu — wniesie ducha ożywczego w odnośną działalność Ligi Narodów, mając na celu usprawnienie i ożywienie ruchu komunikacyjnego na całym świecie.

W południe p. minister inż. Alfons Kühn podejmował dostojnego gościa śniadaniem w Bazarze, poczem wszyscy udali się na zwiedzenie fabryki Cegielskiego. Po południu ministrowie Manoilescu i Kühn wraz z otoczeniem zwiedzili pawilon turystyczny i polskiego Ministerstwa Komunikacji oraz Park Wilsona.

W pawilonie rumuńskim minister Manoilescu przemówił w te słowa:

Jestem głęboko wzruszony, że mogę w imieniu mego rządu powitać panów w pawilonie rumuńskim, tutaj bowiem manifestuje się przyjaźń nietylko między obu rządami, lecz przedewszystkiem między tym odłamem społeczeństwa, które współpracuje ze społeczeństwem rumuńskiem we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego. Niestety, Wystawa jest organizacją przejściową i choć jest piękną i pouczającą — minie za miesiąc, natomiast pozostanie po niej ślad i tym śladem będzie przyjaźń polsko-rumuńska, której węzły wzmocniły się jeszcze bardziej w czasie waszej pięknej Wystawy.

Odznaczenia, które za chwilę wręczę panom i które król Karol raczył nadać organizatorom Wystawy, są znakiem bardzo drobnej zresztą wdzięczności, którą kraj mój odczuwa w stosunku do tych wszystkich, którzy cenną radą i pomocą przyczynili się do zorganizowania pawilonu Królestwa Rumunji".

Następnie p. minister Manoilescu wręczył organizatorom M. W. K. T. szereg wysokich odznaczeń Korony Rumuńskiej z ministrem Madeyskim i dyr. Roppem na czele.

O godz. 8-mej wieczorem przybyli ministrowie do Teatru Wielkiego na przedstawienie „Pana Twardowskiego", które gościowi rumuńskiemu niezmiernie się podobało.

O godz. 11-tej odbył się obiad w ścisłem gronie, poczem w nocy obaj ministrowie odjechali z Poznania.



## ATRAKCJE WIECZORNE NA M. W. K. T.

Dyrekcja M. W. K. T. podaje do wiadomości ogółu, że po godz. 8-mej wieczorem otwarte są dla publiczności wejścia do Parku Wilsona od ulicy Berwińskiego i Matejki (wprost ulicy Jarochowskiego). Kasy wieczorne są otwarte do godz. 11 wieczór. Cena biletów wstępu do Parku Wilsona — 50 groszy od osoby.

Park Wystawowy jest wspaniale iluminowany reflektorami i różnobarwnemi lampionami elektrycznemi, przez co wywiera wprost bajkowe wrażenie wzrokowe. Uzupełnia to wrażenie olbrzymi wodotrysk świetlny i przepych dekoracyjny cudnych trawników.

W obrębie Parku funkcjonują: w przepięknym szklanym pawilonie dancing z występami artystycznemi pierwszorzędnych sił; wykwintne restauracje ze znakomitą obsługą oraz kino, w którem wyświetla się filmy krajoznawcze. Seanse kinowe odbywają się o godz. 5, 7 i 9. Palmiarnia, zawierająca najwspanialsze okazy flory, jest otwarta do godz. 8-ej wieczorem.

Po zwiedzeniu pawilonów Wystawy tysiączne rzesze zapełniają Park Wilsona na M. W. K. T., zachwycając się jego przepychem i odpoczywając w zacisznych restauracjach.

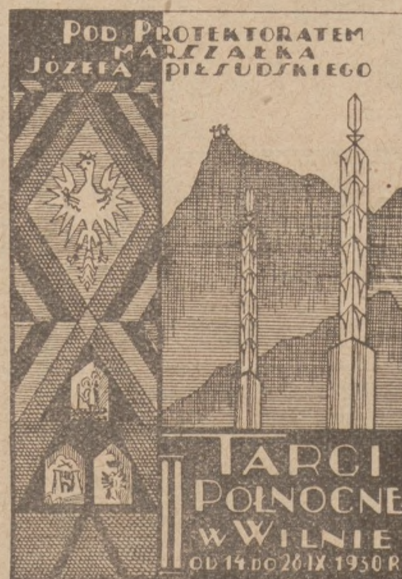



## Sprostowanie mylnych wiadomości o terminie X. Targów Wschodnich

W terminarzu międzynarodowych zjazdów i kongresów w Polsce na rok bieżący, który pojawił się świeżo w całej prasie polskiej rozesłany drogą komunikatu jednej z warszawskich instytucyj, podany został fałszywie termin tegorocznej kampanji Targów Wschodnich. Z tego powodu komunikat odnośny, zawierający zresztą i co do kilku innych jeszcze imprez mylne daty, prostuje się co do Targów Wschodnich o tyle, że jubileuszowe X. Międzynarodowe Targi Wschodnie odbędą się w terminie zatwierdzonym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu od 2 do 16 września br., co zresztą od początku roku niejednokrotnie było już do wiadomości publicznej podawane i instytucjom rozsyłającym półoficjalne komunikaty powinno być z urzędu dokładnie znane.

## Ulgi dla uczestników X. Targów Wschodnich na linjach lotniczych

Zarząd Polskich Linij Lotniczych Sp. „Lot" przyznał uczestnikom Targów Wschodnich z okazji tegorocznej, dziesiątej zrzędu jubileuszonej ich kampanji, zniżki w wysokości 50 proc. dla przelotów samolotami w drodze powrotnej z Targów w czasie od 2 do 20 września br. Prawo korzystania ze zniżki tej będzie miał każdy, kto w biurze sprzedaży biletów lotniczych we Lwowie przed powrotnym odlotem okaże okładkę pełnopłatnego biletu na podróż samolotem do Lwowa na dowód, że bilet taki w terminie ustalonym po cenie normalnej wykupił, a zarazem przedłoży zużyty conajmniej jednorazowy bilet wstępu na X. Targi Wschodnie celem wykazania, że przybył do Lwowa dla ich zwiedzenia. Okazanie karty stałego wstępu, która jest wymagana przy zniżkach kolejowych nie będzie potrzebne. Dla uczestników X. Targów Wschodnich, zwłaszcza z Rumunji, skąd w związku z oficjalnie zorganizowaną rumuńską grupą zbiorową na Targach zapowiedziany jest przyjazd całego szeregu osobistości i licznych przedstawicieli kupiectwa, przyznane zniżki rozwiązują w sposób możliwie najdogodniejszy sprawę oszczędzania czasu i kosztów podróży dla przyjazdu do Lwowa celem dokonania zakupów na Targach Wschodnich.




## Przed II. Targami Północnemi

**od 14. IX. do 28. IX. 1930**

Przygotowania do II. Targów Północnych w Wilnie posuwają się szybko naprzód. Już dzisiejsze zainteresowanie sfer gospodarczych, wzrastające z dnia na dzień, pozwala spodziewać się, że Targi te odbędą się w bieżącym roku pod pomyślną wróżbą dalszego rozwoju. Jeżeli chodzi o myśl przewodnią Targów, to przedewszystkiem podnieść należy, że będą one miały wielkie znaczenie moralne, wpłyną bowiem na odprężenie pesymistycznych nastrojów w dobie obecnej. Wynalezienie nowych dróg dla zbytu produktów przemysłowych, a przedewszystkiem rolniczych jest głównym celem Targów.

*Z cyklu: Z WARSZAWY DO SAHARY*

# Jak dojrzewa projekt budowy kolei transsaharyjskiej?

**Zagadnienie. — Opinja ministra dla kolonij. — Na drodze do tzw. Transafricain'u. — Pułk. Godefroy i kolej Biskra—Touggourt. — Cztery projekty. — Nadzieje pokładane w rozwoju techniki. — Rząd francuski.**

*Pragnąc uczcić 100-lecie Algierji francuskiej, a także uwypuklić tygodnie Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki — uprosiliśmy cenionego Autoru „Kartek z Podróży" p. Leszka Gustowskiego, do skreślenia wypracowania na temat tak „odwieczny", jakim od kilku dziesiątek lat jest projekt kolei żelaznej przez Saharę.*

*REDAKCJA.*



Kolej transsaharyjska. Każdy już coś słyszał o olbrzymiem tem zamierzeniu. Ale nam, „synom północy", nie wydaje się, aby plan taki przyoblekł kształty realne: Tak bardzo sprzęgły się w umysłowości przeciętnego Europejczyka pojęcia bezkresu i niedostępności tej największej z pustyń znanego nam globu!

Bo też i trudno nam pojąć i wyrozumieć rzetelną potrzebę projektowanej drogi żelaznej. Brak nam poczucia współmierności i jakiejś rzeczywistej proporcji między ogromem projektu i kosztami, jakie budowa zaabsorbuje — a misją gospodarczą podobnej trasy kolejowej na bezmiarze Sahary.

Tymczasem, nie żądzą sensacyj, ale wiernem i bezstronnem przedstawieniem prądów i nastrojów chwili będzie, gdy stwierdzę, że dwa i pół tysiąca kilometrów projektowanej kolei transsaharyjskiej już dziś niewielu zadawalnia; że z poważnych mównic żąda się rychłego stworzenia jednego żelaznego pierścienia z posiadłości: Afryki Północnej, Terytorjów Południa, Afryki Zachodniej i Równikowej! Projektowana kolej transsaharyjska, kończąca się w Tossaye nad Nigrem, wzgl. w Wagadugu (Ouagadougou), stolicy Górnej Wolty ma otrzymać odgałąź *atlantycką*, dzięki przedłużeniu istniejącej kolei senegalijskiej: Thiès — Kayes — Bamako. Jednocześnie wskazuje się na wielkie znaczenie odgałęzi wschodnio-południowej Transsaharienu. Najśmielsi przedłużają ją aż po kontakt z budującą się od paru lat koleją we Francuskiem Kongo Środkowem: Brazzaville — Minduli — Pointe Noire.

Słowem, przyszła kolej żelazna, łącząca północno-afrykańskie wybrzeże i Francję ze rzeką Niger, poprzez bezbrzeżne piaski Sahary — to dopiero etap pierwszy, na którego realizacji Francja bynajmniej się nie zatrzyma.

François Marsal, minister dla Kolonij, czołowy znawca imperjum kolonjalnego Francji, wyraził się o kolei tej, jako o „pierwszym wielkim etapie na drodze do tak zw. *Transafricain*". Ma ona połączyć przylądek Dobrej Nadziei z Algierem, wzgl. Oranem. On również podkreśla znaczenie ekonomiczne Transsaharienu po włączeniu go w sieć kolejową Nigerji Angielskiej *Tossaye* — *Kano;* a także sieci kolejowej w Kongo Belgijskiem.

*

Omawiałem już w swoich „*Kartkach z Podróży*" lipcową ustawę i sierpniowy dekret z roku 1928, powołujące do życia „Komitet dla Badań Kolei Transsaharyjskiej". Badania miały być ukończone najdalej za 18 miesięcy.

„Kostki rzucone", trzebaby dziś powiedzieć. Sprawa sprowadza się nasamprzód do studjum a raczej do decyzji o wyborze trasy przyszłej kolei transsaharyjskiej; w drugim etapie — do kwestji kredytów budżetowych; w trzecim i ostatnim — do technicznej strony wykonania budowy.

* * *

Opinja algieryjska poruszona była w latach 1913—1914 śmiałemi poczynaniami pułkownika *Godefroy*, które powoływały do istnienia kolej żelazną Biskra — Touggourt. Była to pierwsza droga żelazna, która obsługiwać miała obszar nieledwie szczerej pustyni.

Jak wiadomo, 225 km. ta odgałąź algieryjskiej kolei nie usprawiedliwiła pesymistycznych, nawet wysoce tragicznych deklamacyj „o miljonach wsiąkłych bezużytecznie w nigdy syte piaski Sahary". Wkrótce kolej Biskra — Touggourt zapisuje się złotemi zgłoskami, dzięki wzmożeniu akcji kolonizacyjnej na Dalekiem Południu. Odrzuca też po dziś dzień nadwyżki budżetowe, jako jedyny prawie odcinek dochodowy wpośród 4½ tys. km. sieci kolejowej Algierji.

Obojętny i nieufny nastrój zwolna ustąpił. Pułk. Godefroy przedsięwziął pod koniec wojny światowej parę dalszych podróży w celach studjum drogi żelaznej przez Saharę. Te studja z roku 1918 wznowione przezeń zostały w roku 1922 — a rezultaty były tak ważkie, że dziś trudno nazwisko jego oddzielić od zagadnienia kolei tej.

Podobnie jak pierwszy projekt Transsaharienu z roku 1907, opracowany przez p. Soleure; tak jak pierwsze wyprawy automobilowe transsaharyjskie — obiera i p. Godefroy oazę *Touggourt* za punkt wyjścia projektowanego Transsaharienu. Wnet przecież rezultaty wypraw orańskich i szereg innych studjów przesunęły punkt wyjścia przyszłej kolei w bezpośrednie pobliże Maroku.

Oprócz wzrastającego znaczenia międzynarodowego i gospodarczego portu w Oranie, wpłynęły na to przedewszystkiem krótsza odległość oraz natura Pustyni, która na szlaku Colomb-Béchar—Reggan, Tessalit — Bourem (wzgl. Tossaye) przedstawia piaski miałkie o skalnem podłożu, przez co zaoszczędza

wiele na kosztownych pracach ziemnych, niwelacyjnych i budowlach sztucznych. To też, modyfikując pierwszy swój projekt, naznacza pułkownik Godefroy terminus południowo-zachodniej kolei algieryjskiej, mianowicie Colomb-Béchar za punkt wyjścia projektowanej kolei. Poczem kontynuuje na Adrar i Timissao i aż do Tossaye nad rzeką Niger; nadto do Ouagadougou, stolicy Górnej Wolty.

**Zarys projektu kolei transsaharyjskiej.**
Plan: ———— = koleje istniejące
- - - - - - - = projekt Transsaharienu

Zatem stolice Algierji i Tunisji są tylko pośrednio włączone w sieć przyszłej kolei transsaharyjskiej, podobnie jak i Fez, Rabat i Casablanca w Maroku. Ale szerokość toru projektowanej kolei — 1,44 m. — umożliwia bezpośrednią komunikację nawet dla najnowocześniejszych parowozów i sleepingów.

---

Prócz omówionego projektu, istnieją jeszcze projekty trzech innych linij, które wszystkie za punkt wyjścia mają Południe Orańskie.

Najbardziej do pierwszego zbliżone jest studjum p. Fontaneilles, generalnego inspektora dróg i mostów. Przytem trasa przyjęta przezeń zbliża się do dorzecza Saura, jako obfitującego w największą liczbę osiedli stałych. Innemi słowy, trasa miałaby się zbliżać ku wschodniemu południu Maroku i plantacyj palmowych w grupie oaz: Touat, Gourara i Tidikelt.

Po tym samym prawie szlaku zdąża projekt znakomitego orańczyka, ekonomisty i posła do parlamentu, p. Sabatier. Datuje się z roku 1917 i wychodzi z Berguent w Maroku i kontynuuje na Kenadsa: znajduje się tu jedyna większa *kopalnia węgla* na obszarze Algierji. Dalszy ciąg trasy idzie na Foum-El-Keneg, Adrar, Timadenni, via Tanezrouft do Tossaye.

Obadwa projekty przewidują dodatkową instalację wodną, równolegle z trasą kolei, przynajmniej na odcinku Tirechoumine — Niger. To na wypadek, gdyby lokomocja kolejowa nie była elektryczna, co wydaje się nawet prawdopodobne z uwagi na postępy elektryfikacji na kolejach żelaznych, oraz konieczny upływ 8 do 12-tu lat, potrzebny do tego, by prace przy południowym krańcu kolei zetknęły się z odcinkiem północnym. Również udoskonalenia, które w dziedzinie parowozów uczyniły np. zakłady Sulzer Frères w Winterthur w Szwajcarji; a dalej J. Cockerilla w Sering pod Liège (Belgja), a także francuskiego Creusota, — o których z racji wizyt w pomienionych zakładach miałem sposobność usłyszeć — pozwalają liczyć na znaczną ekonomizację ciepła użytecznego, a także pary wodnej.

**Częsty obrazek w promieniu Touggourtu.**

Czwarte studjum jest może najdalszym z projektów kolejowych przez Saharę. Przedstawia połączone wyniki badań Berthelota, kapitana Niégera i słynnego hydrografa Chudeau; wreszcie znanych obliczeń technicznych inż.: Legouëz i Jullidière. Ma ono — już nietylko kolej saharyjską, ale transafrykańską na uwadze; zresztą badania prowadzone były, jako misje z ramienia „Towarzystwa dla Studjum Transafricain'u".

Projektowana trasa wychodzi z Colomb-Béchar i ma za punkt końcowy Fort Lamy, czyli stolicę kolonji Francuskiej Afryki Równikowej, obejmującą obszar jeziora Czad. Wschodnio-południową odgałęzią kolei miałaby być kolej do Tamanrasset, w górach Hogaru, poczem podąża do Gao, stolicy Nigerji Francuskiej.

Jak dalece dojrzałą, a zarazem pilną wydawała się rządowi kwestja budowy Transsaharienu, dowodzi fakt, że jeszcze w roku 1923 toczyły się poważne narady nad konwencją, oddającą budowę kolei konsorcjum prywatnemu przy współudziale Skarbu Państwa. Argument czasu był może dominujący.

Pertraktacje utknęły w ciągu roku 1924. Tymczasem nowe konstelacje polityczne, zaszłe we Francji w roku 1925, a także kryzys walutowy i finansowy z roku 1926 odwlokły decyzję. Dziś na zgoła innych podstawach nawiązują do niej czynniki miarodajne.

*Leszek Gustowski.*

## ? Skrzynka zapytań ?
z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5540. firmy, dostarczającej maszynę do podnoszenia spuszczonych oczek w pończochach.

Nr. 5545. fabryki lub firmy mogącej dostarczyć nakrętki stalowe do samochodów z gwintem i bez.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5585. fabryk transmisyj żel. wałów transmisyjnych, kół pasowych, żel. itd.

Nr. 5603. fabryki wyrabiającej drewniane obręcze.

Nr. 5607. instytutu, któryby przeprowadził chemiczną analizę kamienia wapiennego, tak na zawartość jak i na procentowość.

Nr. 5621. firmy, dostarczającej płyty posadzkowe i glazurowe ścienne.

Nr. 5633 fabryki rowerów i części rowerowych w Polsce.

Nr. 5647. fabryki, mogącej dostarczyć maszynę do wyrobu łańcuchów. Rysunek w administracji niniejszego pisma.

Nr. 5648. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu drutu i do sztancowania. Wzór w administracji niniejszego pisma.

Nr. 5653. hurtowni w mieście, położonem w pobliżu Krosna, dostarczającej we większych ilościach blachę czarną, odpowiednią na fabrykację pieców żelaznych?

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5654. która fabryka krajowa wyrobów żelaznych i narzędzi dla rzemiosła oraz przemysłu oddałaby przedstawicielstwo z urządzeniem składnicy komisowej na Równe i przyległy teren?

Nr. 5664. wytwórców uszczelnień miedziano-azbestowych do samochodów.

Nr. 5672. firmy, dostarczającej nity aluminjowe o dokładnie zapodanych wymiarach.

Nr. 5673. firm, produkujących gips sufitowy i sztukatorski.

Nr. 5662. przepisu na oczyszczenie bronzu.

Nr. 5669. która f-ma może dostarczyć artykuły drobne żelazne, ocynkowane do gromochronów.

# Z życia placówek przemysłowo-handlowych

## Ważne dla przetwórców i kupców wszystkich branż

Produkcja **Rybnickiej Fabryki Maszyn**, Sp. z o. p. **w Rybniku** na Górnym Śląsku interesuje przemysłowców i kupców niemal wszystkich branż, i to ze względu na jej budowę pierwszorzędnego typu i wszelkiego rodzaju **wag magazynowych**, niezbędnych w każdem przedsiębiorstwie. Dalszą specjalnością wskazanych powyżej zakładów wytwórczych jest fabrykacja wciągów towarowych i osobowych o każdej nośności a ponieważ w tej dziedzinie Rybnicka Fabryka Maszyn posiada daleko idące doświadczenie i praktykę, przeto zainstalowane przez nią wciągi odznaczają się zarówno trwałością budowy, jak niezawodnością funkcjonowania, zapewniając jednocześnie największe bezpieczeństwo. Odnośnie do budowy i zaprowadzenia wciągów, służy placówka ta na życzenie projektami, szkicami i fachową poradą.

Wymienić jeszcze wypada wagi wagonowe i wozowe specjalnego własnego typu Rybnickiej Fabryki Maszyn, której przedstawicielstwo posiada godna wszelkiego poparcia firma **Adam Krysiewicz w Poznaniu**, przy ul. św. Marcina nr. 16/17.

—p—

## Korzystna dostawa maszyn i urządzeń blacharskich

Szanownym czytelnikom naszym ze sfer przemysłowych i zainteresowanego kupiectwa branży zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **FELIKS SZTROWAJS W KATOWICACH, UL. ŻABRSKA 14**, która posiadając reprezentację renomowanych zakładów czeskich **K. Klockow w Jägerndorfie**, dostarcza na bardzo dogodnych warunkach wszelkie maszyny, jako też kompletne urządzenia dla fabryk i warsztatów blacharskich. Między innemi dostarcza wymieniona placówka handlowa w Katowicach: uniwersalne zaginarki, krawędziarki oraz zwijarki blachy z naprężaczami mimośrodowym i ostrokrężnym oraz różne inne maszyny kombinowane i do wykrojów. Interesowanym służy firma Sztrowajs na życzenie szczegółową ofertą.

—p—

## Poziomnice wyrobu krajowego

Pp. hurtownikom branży żelaza, jak wogóle kupiectwu tej branży i czytelnikom naszym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **„Belape", Pierwsza Małopolska Fabryka Narzędzi Rzemieślniczych w Przemyślu**, która poza innemi różnemi narzędziami z drzewa, wytwarza masowo jako specjalność **Poziomnice „Exakt"** czyli t. zw. „Wasserwagi". Warsztaty tej firmy, nastawione w swym zakresie produkcji na specjalizację, dysponują odpowiednio urządzoną suszarnią drzewa, zużytkowują przeto do wiele zachodu wymagającej produkcji Poziomnic, jedynie i wyłącznie suchę i dobrze pielęgnowane drzewo dębowe i prócz tego Poziomnice „Belape" posiadają opatentowane, czysto mosiężne okucie, zapewniające przy całkowitem wykonaniu trwałość oraz niezawodność działania, co przy tego rodzaju narzędziach jest warunkiem nieodzownym. Ponieważ przedsiębiorstwo „Belape" doznając poparcia ze wszystkich stron kraju cieszy się bardzo żywem zatrudnieniem, przeto zaleca się przekazywać zlecenia możliwie wcześnie a nie w ostatniej chwili, by tem samem zapewnić sobie punktualną dostawę.

—p—

## Wyroby odlewów żeliwnych „Węgierska Górka"

Na temat historji powstania i rozwoju Spółki Akcyjnej Górniczo-Hutniczej „Węgierska Górka" w Węgierskiej Górce w powiecie żywieckim, rozwodziliśmy się już niejednokrotnie na łamach pisma naszego. Zakłady te są największem w Polsce przedsiębiorstwem w dziale produkcji rur żeliwnych a jedynem tego rodzaju, urządzonem do pionowego odlewania rur o najwyższej średnicy. Roczna produkcja odlewni „Węgierska Górka" wynosi 24.000 ton rur i 8.000 ton innych odlewów a na udowodnienie jakości tychże wyrobów wystarcza przytoczyć, że na zeszłorocznej P. W. K. uzyskała firma wielki złoty medal. — Z czołowych jej wyrobów wymieniamy następujące: lano-żelazne rury i kształtki wodociągowe i gazowe, kielichowe i kołnierzowe o średnicy 40 m/m do 1200 m/m i długości użytkowej 2,5 do 5 m., według norm polskich i niemieckich; dalej odlewy handlowe jak płyty, ruszty, ramy, drzwiczki, piecyki itp., odlewy budowlane i kanalizacyjne, odlewy maszynowe wszelkiego rodzaju do 15 ton wagi, wlewnice czyli tak zwane kokile do stalowni oraz odlewy kwasoodporne.

W wymienionym zakresie produkcji „Węgierska Górka" posiada ustaloną tradycję i najlepszą renomę.

—p—

## Fabryka maszyn i wozów w Śremie

Mówiąc o produkcji maszyn rolniczych i budowie wozów w powiatowem wielkopolskiem mieście **Śremie,** mamy na myśli powszechnie znaną i popularną firmę **St. Malinowski,** która w współczesnym stanie jej rozwoju stoi chlubnie w rzędzie placówek wytwórczych o znaczeniu krajowem, gdyż zasięg jej pracy dociera do wszystkich dzielnic rynku polskiego.

Zakłady firmy omawianej podzielone są pod względem produkcyjnym na trzy odrębne działy i to: fabrykę maszyn, fabrykę wozów i odlewnię żelaza. Oddziały te wytwarzają: maneże pałąkowe, talerzowe, Haakowskie, walce pierścieniowe, gwiazdkowe Cambridge-Croscill oraz gładkie, dalej młocarnie, sieczkarnie, wialnie itd. — Z działu maszyn przemysłowych buduje fabryka ta nuciarki, gwinciarki, aparaty do toczenia cylindrów a fabryka wozów dostarcza przyczepki samochodowe, traktorowe, wozy mieszkalne, beczkowozy, wozy robocze i bryczki.

Wszelkie wymienione fabrykaty odznaczają się pierwszorzędnem pod każdym względem wykonaniem i dostarczane bywają po cenach i na warunkach rzeczywiście konkurencyjnych.

—p—

## Maszyny rolnicze Tczewskiej Fabryki A. P. Muscate

W pełni obecnego sezonu żniwnego i prac rolnych przypominamy pp. kupcom branży maszyn i narzędzi rolniczych wyroby jednej ze starszych fabryk pomorskich **A. P. Muscate w Tczewie.** Firma ta buduje i dostarcza znanych typów i konstruktywnej wartości młocarnie „Vistula", młocarnie z przymykami i z wałami do gładkiej słomy, sortowniki do ziemniaków, i maszyny do czyszczenia zboża a poza tem sieczkarnie bębnowe i tarczowe, siekacze do buraków, pompy do gnojówki z rurą stalową i wyjmującemi wentylami, szufle ziemne, koła transmisyjne oraz różne inne maszyny i konstrukcje żelazne. — Wymienione maszyny rolnicze, dostarczane swego czasu na cały teren ówczesnych Niemczech przed okresem wojny światowej, dziś zaprowadzone są w gospodarstwach rolnych rynku polskiego, szczególnie zaś na ziemiach województw zachodnich i stanowią dla pp. handlarzy maszyn dobry artykuł zbytu.

—p—

## 50 lat istnienia fabryki W. Schütz w Rogoźnie Wlkp.

W roku bieżącym upływa 50 lat od czasu założenia w Rogoźnie Wlkp. firmy **W. Schütz,** która pół wieku już specjalizuje się na polu produkcji kotłów parowych i jest w swym zakresie jednem z poważnych przedsiębiorstw krajowych. Fabryka ta jako specjalność swoją wytwarza i dostarcza: parowniki do kartofli, aparaty do odgoryczania łubinu, gniotowniki do łubinu, parowniki do kartofli do przechylania systemu „Akra" oraz własnych systemów, opartych na długoletniem doświadczeniu omawianej placówki. Dla wskazania wartości jakościowej wystarcza zaznaczyć, że wyroby firmy Schütz odznaczone zostały medalami i dyplomami na licznych wystawach w kraju i zagranicą.

## Piece łazienkowe do napalania węglem

Jedynem w swym rozdzaju przedsiębiorstwem w kraju, które trudni się wyłącznie seryjną budową piecy łazienkowych do napalania węglem lub drzewem, są Zakłady fabryczne „Nickelwerk" Sp. Akc. w Paruszowicach na Górnym Śląsku. Paruszowickie piece łazienkowe wytwarzane są pod względem zewnętrznego wykonania w różnych pięknych deseniach jako to: brunisowane na kolor bronzowy, błyszcząco młotkowane, o kolorze starej miedzi, młotkowane w paskach koloru błyszczącej miedzi oraz z rowkami itd. Piece te zaopatrzone są w pierwszorzędne niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w półskośny natrysk. Na życzenie w miejsce nieruchomego metalowego natrysku, dostarcza firma ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem i zahaczaniem. Interesowanym zwracamy uwagę na ukazujące się w piśmie naszem ogłoszenie firmy „Nickelwerk", w którem znajdą bliższe szczegóły o budowie i wykonaniu piecy oraz odnośnie warunków dostawy.

—p—

## M. Nowak, fabryka lamp elektrycznych w Poznaniu

Założone przed kilku laty przez p. M. Nowaka w Poznaniu, przy Chwaliszewie 49 przedsiębiorstwo wytwórcze nastawione w specjalizacji na produkcję lamp elektrycznych, dzięki niestrudzonej pracy właściciela, rozwinęło się z drobnych zaczątków, do poważniejszych rozmiarów fabryki. W zakładach wspomnianej firmy, urządzonych pod względem technicznym na modłę nowoczesną, wytwarza się dziś oryginalnej budowy lampy elektryczne i żyrandole w efektownem wykonaniu i w obfitym wyborze modeli pod względem konstrukcyjnym. Naskutek seryjnej wytwórczości, wyroby fabryki M. Nowak są w cenie bardzo przystępne, polecamy przeto placówkę tę jako bezpośrednie korzystne źródło zakupu p. kupcom interesowanej **branży.**

—p—

# Komunikacja i Transport

## Sztuczne drogi wodne w Polsce

Zamierzenia w kierunku stworzenia w Polsce sieci nowoczesnych sztucznych dróg wodnych, zwanych kanałami żeglugi, opierają się na ustawie z lipca 1919 r. i noweli do tej ustawy z lipca 1924 r. Oprócz regulacji Wisły celem udostępnienia jej dla łodzi o znaczniejszej pojemności, przewidują wspomniane ustawy, jako pierwszy etap rozbudowy sztucznych dróg wodnych, budowę kanału żeglugi ze śląsko-dąbrowskiego Zagłębia węglowego na północ, zwanego powszechnie „kanałem węglowym", wraz z odnogami na wschód do Warszawy, a na zachód do Poznania, dalej kanał żeglugi od Warszawy na wschód do rzeki Bugu, wreszcie kanał od wspomnianego Zagłębia przez Oświęcim i Kraków do Wisły w pobliżu ujścia Sanu.

W miarę opracowania poszczególnych projektów, osobne ustawy mają ustalić ich zrealizowanie, bądź to wyłącznie kosztem Skarbu Państwa, względnie kosztem Skarbu Państwa przy udziale prywatnych interesentów, bądź też kosztem prywatnym na podstawie koncesji, której Rząd udzieliłby na przeciąg niedłuższy jak 90 lat.

Obecnie są projekty, kosztorysy i obliczenia rentowności poszczególnych szlaków kanałowych tak dalece przygotowane, że możnaby ustalić ostatecznie trasy i przystąpić do zabezpieczenia środków pieniężnych celem rozpoczęcia budowy.

Rząd, pragnąc uzyskać objektywną opinję co do wykonalności powyższych projektów pod względem technicznym, dalej co do celowości poszczególnych tras ze stanowiska gospodarczego i międzynarodowej komunikacji, a tem samem chcąc zainteresować poniekąd kapitał zagraniczny swojemi zamierzeniami, poddał wspomniane projekty badaniu przez Komisję Znawców z łona Sekcji Komunikacji Ligi Narodów. Komisja ta, w której skład weszli fachowcy tej miary, jak inż. Vatier z Francji, inż. Nyhoff z Holandji, mjr. Case z Ameryki, sekretarz generalny Komisji Komunikacyjnej Ligi Narodów, Romein, a do której to Komisji przyłączył się prezes Rady Portowej w Gdańsku, pułk. de Loes, zjechała też do Polski w lipcu 1926 r.

Objechawszy projektowane trasy kanałów i Wisłę, przystąpiła Komisja Znawców do szczegółowych badań projektów i obliczeń.

Na podstawie wynikłych badań, Komitet Ekspertów stwierdził, że polska sieć dróg wodnych winna mieć za podstawę dwie osie wodne, ułożone w kształcie krzyża, jedna skierowana z południa na północ, przeznaczona dla ruchu wywozowego na Bałtyk, zaś druga, o kierunku wschód — zachód, przeznaczona dla wywozu z Rosji.

Rozpatrzywszy praktyczny sposób zrealizowania obu gałęzi tego wodnego systemu krzyżowego, Komitet Ekspertów opowiedział się odnośnie do kierunku północ — południe za odroczeniem narazie budowy kanału węglowego od Zagłębia węglowego do Torunia lub Bydgoszczy, regulując natomiast dla wielkiej żeglugi Wisłę od ujścia Dunajca lub Sanu do ujścia do morza, zaś kanalizując ją lub uzupełniając sztucznym kanałem równoległym w górę aż do Zagłębia węglowego.

I to jest co nas w zagłębiu krakowskiem przedewszystkiem interesuje.

Podczas gdy bowiem w innych częściach Państwa do żadnych robót budowlanych około projektowanych kanałów żeglugi jeszcze nie przystąpiono — za wyjątkiem zapoczątkowanej w r. 1919 budowy kanału obwodowego w Warszawie, celem zwalczania bezrobocia — w zagłębiu krakowskiem można już wskazać na poważną część dokonanej pracy. Praca ta jest w przeważającej części spuścizną po b. państwie zaborczem, kontynuuje ją jednak w dalszym ciągu państwo polskie, chociaż w ramach szczupłych, podyktowanych względami budżetowemi. Chodzi tu o budowę kanału żeglugi do Spytkowic pod Zatorem do Krakowa, który miał być częścią projektowanego przez b. rząd zaborczy wielkiego kanału Dunaj, Odra, Wisła, a obecnie będzie stanowił część kanału z zagłębia śląsko-dąbrowskiego do Krakowa.

Kanał Spytkowice — Kraków mierzy 37 km. długości, stanowi zatem 41 proc. łącznej długości kanału z zagłębia do Krakowa. Grunta pod budowę kanału Spytkowice — Kraków są wykupione, a budowę na długości 24 km. rozpoczęto już w r. 1912. Do przełomu politycznego w r. 1918 wykonano na tym odcinku roboty budowlane w 50% całości, a dzisiaj wynoszą one około 58% ogólnych robót. Uwzględniając koszty wykupna gruntów, wydatki na dotychczasowe budowle na odcinku 24 km. wynoszą 13.2 miljl zł.

Kanał Spytkowice — Kraków wpada do Wisły w Krakowie tuż poniżej ujścia Wilgi w dzielnicy Ludwinowie.

W Płaszowie przewidziany jest port kanałowy, od którego odgałęzi się dalszy ciąg kanału żeglugi do okolic ujścia Sanu. Aby Wisłę w obrębie Krakowa uczynić zdatną dla przejścia łodzi kanałowych o pojemności conajmniej 600 ton, zatem o minimalnem zanurzeniu 1.80 m., przewidziane jest sztuczne jej pogłębienie przez t. zw. skanalizowanie w obrębie Krakowa, czyli przez sztuczne stałe spiętrzenie zwierciadła wody do pewnej potrzebnej wysokości. Spiętrzenie ma nastąpić przez jaz, który ma stanąć w korycie rzeki poniżej Krakowa w Dąbiu. Dla pokonania spadku w zwierciadle wody, który powstanie przy jazie w Dąbiu, służyć będzie t. zw. śluza komorowa obok jazu, którą statki i galary krążące po Wiśle będą się mogły przepławiać wgórę, lub wdół rzeki.

# Budowa kolei podziemnej w Warszawie

Na posiedzeniu komisji do spraw przebudowy węzła warszawskiego ustalono sposób podejmowania i wykonania tunelu miejskiego kolei podziemnej pod tunelem linji średnicowej warszawskiego węzła kolejowego przy zbiegu Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskiej.

Jest to jedno z najtrudniejszych miejsc przy przeprowadzeniu miejskiej kolei podziemnej i z tego powodu najkosztowniejsze w budowie. Zarazem stanowi ono jeden z przykładów dlaczego prace przygotowawcze do budowy omawianej kolei nie mogą iść z natury rzeczy w zbyt szybkiem tempie, jak tego domagają się niektóre niecierpliwe głosy, lecz muszą postępować rozważnie, mając do pokonania cały szereg wzajemnie się wiążących trudności.

Doświadczenie Zachodu wykazuje, że im skrupulatniej, sumienniej i szczegółowiej prace przygotowawcze są przeprowadzone, tem łatwiej, prościej i taniej wypada sama budowa.

Na przykładzie Zachodu widać, że roboty przygotowawcze do budowy kolei podziemnej trwają znacznie dłużej, aniżeli sama tak kapitalna i skomplikowana budowa.

W obecnej chwili trwa u nas dalsze opracowywanie szczegółów budowy oraz szczegółów organizacyjnych, dotyczących zarówno sfinansowania, jak i sposobu prowadzenia robót.

Przypuszczalnie na jesieni cała sprawa przybierze konkretne formy.

# Połączenia lokalne w oświetleniu M. W. K. T.

Współczesna urbanistyka stawia budownictwu surowe wymagania w zakresie podziału dzielnic miasta. Wymaga ona stwarzania odrębnych dzielnic przemysłowo-handlowych, rozrywkowych, wreszcie mieszkalnych. Miastom zaś istniejącym, których się nie da przerobić w zupełności według idealnego programu, zaleca przynajmniej budowanie wypoczynkowych przedmieść i osiedli podmiejskich.

Jest oczywiste, że rozwiązanie tego zagadnienia nie da się uskutecznić bez sieci komunikacji miejskiej. Może ono iść w kilku kierunkach. Służy ku temu kolej podziemna ,autobus, tramwaj i ostatni wytwór pomysłowości w tym zakresie — trolleybus, czyli tramwaj elektryczny bez szyn.

Kolej podziemna, ze względu na wysokość kosztów inwestycyjnych i wymagalność specjalnych warunków terenowych, stanowi odrębny przedmiot badań. W pozostałych środkach komunikacji daje się od pewnego czasu zauważyć, jak i w kolejnictwie, silny ruch konkurencyjny między autobusem, a tramwajem. Jest to zagadnienie bardzo ważne dla szeregu naszych miast, rozszerzających swoją wewnętrzną sieć komunikacyjną, i dlatego wydaje się nieodzowne, aby zarządy gmin miejskich, a począści i wiejskich, skorzystały z doświadczeń kilkunastu państw, ujętych w eksponaty i wykresy na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki.

Najmocniej obesłane jest w pawilonie i tramwajnictwo tak, że skala porównań tego działu jest dość rozległa. Eksponaty w postaci oryginalnych wozów tramwajowych nadesłały Polska, Włochy, Czechosłowacja i wolne miasto Gdańsk. Z Polski nadeszły wozy: z Warszawy ostatni, rzeczywiście luksusowy i wygodny wóz osobowy i montażowy; Lwów demonstruje pierwszy w Polsce wóz cały z metalu, a obok dla kontrastu, malutki w porównaniu z dzisiejszemi, również pierwszy elektryczny wóz w Polsce; Poznań — swój wygodny wóz przyczepny z drzwiami pośrodku. Prócz tego w stoisku Poznania znajduje się model trolleybusa typu uruchomionego niedawno na linji Śródka—Główna.

Tramwaj Gdańska zwraca uwagę typem pałąka, używanego dotąd zazwyczaj w komunikacji elektrycznej pozamiejskiej. Włochy zaś przysłały kilka wozów, zarówno typu starszego, jak jednego z najnowszych modeli.

To jednak nie daje jeszcze wyczerpującego pojęcia o wyższości wogóle trakcji elektrycznej nad autobusową, jak również wyższości poszczególnych typów wozów. Tę rolę spełniają liczne tablice, wykresy, modele kolejek górskich, autobusy, jak również poszczególne części wozów, szyn, mostów, dźwigów, zastawów, osi, jak i sprzęt pomocniczy w postaci zwrotnic, rozpychaczy i ściągaczy toru i wiele innych utensylij, eksponowanych bezpośrednio przez fabryki polskie: Spółka Elektryczna w Bielsku, Huta Królewska i Laura, inż. St. Nehring i inne, jak również przez zagraniczne Ateliers de Construction Oerlikon (Szwajcarja), Zarząd Tramwajów w Pradze, Ministerjum Komunikacji we Włoszech, Peyinghaus w Niemczech i wiele innych.

Opisując Pawilon I-szy, niesposób pominąć stoiska Szwajcarji. Nastawienie eksponatów szwajcarskich jest wybitnie turystyczne, co powinno być dla nas znamienną nauką. W stoisku tem zwraca uwagę górski samochód pocztowy, posiadający udogodnienie dla jadącej nim publiczności w postaci automatycznie poruszonej budy, bez potrzeby zatrzymywania wozu. Prócz tego wspomniany już Atelier de Constr. Oerlikon wystawił model lokomotywy elektrycznej o prądzie jednofazowym siły 2200 K.M., wyrabiającej 65 km./godz. Druga fabryka szwajcarska we Winterthur wystawia kompresory przenośne.

Ale nad wszystkiem górują duże fotografje dróg i miejscowości turystycznych szwajcarskich, wystawionych przez Szwajcarskie Koleje Związkowe. Dopiero widząc takie rezultaty sprawnej komunikacji elektrycznej i autobusowej, można się nauczyć cenić znaczenie lokalnych połączeń.

# Uruchomienie linji kolejowej Herby—Gdynia

Donoszą nam, że otwarcie ruchu prowizorycznego na odcinku Herby — Zduńska Wola nastąpi 15-go listopada. Roboty pomiędzy Zduńską Wolą a Inowrocławiem zostaną w r. b. wykonane w 75 proc.

Na odcinku Bydgoszcz — Gdynia normalny ruch osobowy i towarowy na linji Kościerzyna — Sononino oraz Ossowo — Gdynia będzie otwarty w dniu 15-go listopada.

# Znaczny wzrost przewozów na łódzkim węźle kolejowym

Pisma łódzkie donoszą, że w stosunku do kwietnia i maja r. b. zanotowano obecnie na łódzkim węźle kolejowym znaczne wzmożenie się ruchu towarowego, jak przywozowego tak i wywozowego.

Wzrost przywozu dotyczy przedewszystkiem materjałów budowlanych, jak cegły i drzewa, co dowodzi ożywienia się akcji budowlanej w naszem mieście. Przywóz budulca powiększył się o 100 proc. w stosunku do poprzednich miesięcy. Dowóz węgla w ostatnim miesiącu wzrósł o 400 proc., co należyl tłumaczyć sobie zbliżającym się sezonem zimowym, a tem samem przygotowywaniem zapasów opałowych. Pocieszający jest objaw powiększenia wywozu manufaktury z Łodzi, który wykazuje 30 proc. zwyżkę w kraju jak również i zagranicą. Najwięcej manufaktury w postaci wyrobów wełnianych wywozi się z Łodzi do Rumunji, Turcji, Persji oraz do Chin drogą morską via Triest. Ostatnio powiększył się również dowóz zboża do Łodzi o 100 proc. Gros ładunków zbożowych stanowi owies, dalsze miejsca zajmują otręby, groch, fasola itp. Masowy przywóz owsa do Łodzi jest wynikiem złego stanu urodzaju tegorocznego, a w związku z tem zaopatrywaniem się mieszkańców Łodzi w zapasy na zimę. Ogromne ilości jagód przywożone bywają codziennie przez obydwa dworce; jak obliczono, waga ich wynosi około 10.000 kilo.

Co się tyczy ruchu osobowego, to wzrósł on znacznie w ostatnim miesiącu. Przez każdy dworzec przewija się codziennie około 6.000 osób, w dni zaś świąteczne i przedświąteczne około 14.000 osób, co mniejwięcej równa się frekwencji zeszłorocznej.

# Kronika kolejowa

### MAMY PONAD 17 000 KM. LINIJ KOLEJOWYCH, PONAD 150 000 WAGONÓW I 5 500 PAROWOZÓW.

Polskie Koleje Państwowe są jednem z najlepiej prosperujących przedsiębiorstw państwowych.

Już w roku 1928 obliczało Min. Komunikacji długość eksploatacyjną linij kolejowych w Polsce ponad 17 500 km. Ilostan wagonów, zaliczonych do taboru osobowego i towarow. wynosił ponad 150 000 wagonów, z czego na tabor osobowy przypada 11 000, na tabor towarowy 140 000 wagonów, z czego 50 000 krytych, 67 000 węglarek, 15 200 platform, 6 000 wagonów-cystern, 2 100 wagonów specjalnych.

Parowozów ogółem posiadała P. K. P. 5 300, w tem 1 100 osobowych, 3 400 towarowych i 800 tankowych.

Przez przeciąg jednego kwartału przebieg pociągów wynosił 30 000 000 pociągo-kilometrów, z czego na pociągi towarowe przypada 14 000 000 pociągo-kilom., zaś na osobowe i kurjerskie 13 500 000 pociągo-kilometrów.

### JEDNOLITE PRZEPISY RACHUNKOWE NA KOLEJACH.

Min. Komunikacji wprowadziło we wszystkich dyrekcjach kolejowych nowe jednolite przepisy rachunkowe dla kas biletowych, bagażowych i towarowych. System tych przepisów zbliżony jest do wzorów zachodnio-europejskich i pozwoli na sprawniejszą i ściślejszą kontrolę ilościową wpływów i przewozów towarowych oraz na szybsze ich zarachowanie.

Dotychczas obowiązujący system na kolejach polskich sprawiał, że władze kolejowe natrafiały na ciągłe trudności przy rozwiązywaniu różnych zagadnień rachunkowych w dziedzinie kasowości. Trudności te były tem przykrzejsze, gdy chodziło o stosunki z kolejami zagranicznemi.

### MEGAFONY NA DWORCACH KOLEJOWYCH.

Na większych dworcach kolejowych pasażerowie, oczekujący podania pociągu na rampę zawiadamiani są o tem przez portjerów, wykrzykujących nazwę i kierunek pociągu.

Zamiast tych woźnych, zagranicą wprowadzono megafony, które ustawione w różnych punktach dworca, w bufetach, poczekalniach, przy kasach itd., głośno meldują wszystkim pasażerom do jakiego pociągu mają wsiadać. Wprowadzenie takich megafonów jest obecnie tematem rozważań naszego Ministerjum Komunikacji.

### WALKA Z DYMEM PAROWOZOWYM.

Minist. Komunikacji bada od dłuższego czasu nowe projekty urządzeń, mających na celu zabezpieczenie podróżnych od szkodliwego dymu, wydobywającego się z parowozów. Jeden z nich przewiduje tak dokładne spalanie się węgla przy pomocy specjalnego aparatu, że z komina wychodzi tylko nieszkodliwiony kwas węglowy bez sadzy. Drugi projekt przewiduje umieszczanie w oknach wagonów siatek z gazy młynarskiej.

### POLSKO-RUMUŃSKO-CZECHOSŁOWACKIE POROZUMIENIE KOLEJOWE.

W Koszycach odbyła się konferencja mieszanej Komisji kolejowej polsko-rumuńsko-czechosłowackiej. Konferencja opracowała dodatkowy protokół do umowy zawartej w Pradze dn. 9. 11. 1929 r., dotyczącej tranzytu uprzywilejowanego, udzielonego przez Polskę i Czechosłowację Rumunji na odcinkach Trebusany — Jasina i Woronienka — Śniatyń — Załucze.

Protokół ten wniósł m. in. następ. szczegóły: 1. Uruchomiona została jedna para pociągów pośpiesznych. Podróżni tych pociągów, jak również ich bagaże wolne są od wszelkich formalności wizowo-paszportowych i celnych na odcinku polskim i czechosłowackim. Podróż odbywa się w wagonach zamkniętych. Obsługa i parowozy są polskie, ewentualnie czechosłowackie.

### NA CO I ILE PRACUJĄ KOLEJE?

Stwierdzono, że w r. 1928 koleje francuskie pracowały przez 4 i pół miesiąca na wypłatę personelu etatowego i 2 dni na personel wyższy. Przez 2 i pół miesiąca na konserwację taboru, na odszkodowanie zgub, opóźnień i katastrof. — Przez dwa miesiące na opłacenie podatków państwowych. — Przez półtora miesiąca na opłacenie procentów wierzycielom. — Przez jeden miesiąc na wyrównanie kosztów opału. — Przez 15 dni na amortyzację. — Wreszcie, przez 4 dni na dywidendę akcjonarjuszów i przez jedną tylko godzinę na gażę dla członków Rady Administracyjnej.

### NOWE WAGONY SYPIALNE.

Na jednej z zachodnich linij kolejowych kursują wagony sypialne, których górne części są zaopatrzone w malutkie okna, umożliwiające dostęp świeżego powietrza do górnych łóżek w tychże wagonach. Dotychczas tylko pasażerowie dolnych łóżek mogli korzystać z tej wygody.

### STATYSTYKA KOLEI AMERYKAŃSKICH.

Stany Zjednoczone Ameryki posiadają 410 000 km. sieci kolejowej oraz 100 000 km. linij elektrycznych. Linje te obsługuje 70 000 lokomotyw, 2 i pół miljona wagonów towarowych i 300 000 osobowych. Miljard osób rocznie podróżuje kolejami, płacąc za podróż 1 miljard 100 tysięcy dolarów. W służbie kolejowej pracuje 1 747 000 urzędników, pobierających rocznej pensji 2 miljardy 860 miljonów dolarów. Przewóz towarów przynosi rocznie do 5 miljardów dolarów. Kapitały, włożone w budowę, inwestycje i eksploatowanie sieci, dochodzą do 25 miljardów dolarów.

### KOLEJ PODZIEMNA W MADRYCIE PRZEWOZI 70 000 000 PASAŻERÓW.

Kolej podziemna w Madrycie przewiozła w poprzednim roku więcej niż 70 000 000 pasażerów, za 1 892 000 dol. opłatą.

(Madryd liczy 750 000 mieszkańców, jedną czwartą tego co Chicago, które dotychczas nie posiada kolei podziemnych.)

### REKORD SZYBKOŚCI KOLEJOWEJ.

Prasa berlińska podaje wiadomość, która nawet na Niemcach dzisiejszych, oswojonych już z hyper-amerykanizacją przemysłu rodzimego, uczyniła wrażenie fantastycznej niemal sensacji i wywołała ożywione dyskusje. Dzienniki zamieściły mianowicie sprawozdanie z posiedzenia esseńskiej rady miejskiej, na którem uchwalono wniosek o przeprowadzenie napowietrznej linji kolejowej, łączącej to miasto, stolicę wielkiego przemysłu hutniczo-metalurgicznego, z Berlinem. Zdumienie ogarnęło wszystkich, gdy dowiedziano się, że pociągi na tej przestrzeni kursować będą z szybkością 200 km. na godzinę i to tylko w pierwszym okresie. Właściwa zaś szybkość wynosić będzie 400 km. na godzinę, co da się, zdaniem fachowców, bez trudu osiągnąć dzięki zastosowaniu najnowszych udoskonaleń technicznych w dziedzinie konstrukcji kolejowej.

# Lokomotywy i motorowe walce szosowe fabryki w Chrzanowie

## na „Kom-Turze".

Za inicjatywą pp. P. Drzewieckiego, ś. p. Wł. Jechalskiego i L. Wellisza założono w roku 1919 poważnych rozmiarów przedsiębiorstwo: **Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce S. A. w Chrzanowie,** która na mocy zawartej z rządem umowy, uzyskała w roku 1920 zamówienie na dostawę 1200 lokomotyw w ciągo 10 lat. — Fabryka, stosownie do swego przeznaczenia technicznie urządzona na modłę najnowocześniejszą, oparta pod względem produkcji o racjonalne zasady naukowej organizacji pracy, uruchomioną została w listopadzie 1923 a pierwsza lokomotywa przez zakłady te wypuszczona została w marcu 1924 r. Od czasu tego około 300 lokomotyw wykonanych przez te zakłady całkowicie w kraju, stanęło już na usługach Polskich Kolei Państwowych. Fabryka budowała od jej uruchomienia trzy typy lokomotyw a jej parowozy towarowe i osobowe, jak to mieliśmy sposobność przekonać się na zeszłorocznej P. W. K. i z obecnie wystawionych na „Komturze" eksponatów stwierdzamy, należą do największych w Europie i wyposażone w najlepsze urządzenia techniczne, współzawodniczą chlubnie z wystawionemi tam parowozami przemysłu zagranicznego.

Zakłady budowy lokomotyw w Chrzanowie, naskutek osłabionego tempa odbioru parowozów przez Ministerstwo Komunikacji rozpoczęły również konstrukcję lokomotyw wąskotorowych i przetokowych kilku typów. Dzięki temu, uniezależniliśmy się do pewnego stopnia od dostaw zagranicy i znaczna liczba tych maszyn pracuje z pożytkiem dla potrzeb różnych dziedzin wielkiego naszego przemysłu oraz dla komunikacji wąskotorowych kolejek tak przedsiębiorstw prywatnych jak samorządowych.

Kierownictwo Zakładów Spółki w Chrzanowie dbałe o coraz dalsze rozszerzanie zakresu pracy, by nie uzależniać przedsiębiorstwa od zleceń i dostaw jednostronnych a także uwzględniając potrzeby rynku, rozpoczęło w roku 1927 produkcję motorowych walców drogowych. Jak przekonujemy się na „Komturze" na terenie E, Zakłady Chrzanowskie budują obecnie dwa typy walców szosowych o napędzie silnikiem spalinowym na ropę.

Szosowe walce motorowe składają się z 3 głównych części i to: motoru, napędu i podwozia. Zastosowany motor ropowy systemu Diesel'a obsadzony jest na mocno usztywnionej ramie blachowej i zaopatrzony jest na czołowej ścianie walców w chłodnicę wodną. Po lewej stronie koła zamachowego umocowane jest koło pasowe dla napędu maszyn do kruszenia kamieni, maszyn budowlanych itp. — Walce pracować mogą także jako lokomobila motorowa. Włączenie i wyłączenie motoru dokonuje się ze stanowiska maszynisty przy pomocy sprzęgła wstążkowego, motor posiada dwie szybkości jazdy naprzód i wtył w granicach odpowiadających wymaganiom praktyki. Dwa niezależnie od siebie pracujące taśmowe hamulce umożliwiają zatrzymanie walców przy największych nawet pochyłościach drogi. — Wszystkie części składowe walców wykonane są z najlepszych materjałów i tak obliczone, że przy największych nawet obciążeniach zapewniają stałą i pewną pracę.

Motorowe walce drogowe w porównaniu z takiemiż walcami parowemi, są w konstrukcji swej znacznie prostsze od walców parowych, nie posiadają bowiem kotła na parę ani przewodów parowych, ni niezbędnego przy walcach parowych uzbrojenia a ich uruchomienie przy obecnym rozwoju budowy silników spalinowych możliwe jest w każdej chwili bez straty na rozpalanie kotła. Prócz tych, dalsze zalety pod względem obsługi, konserwacji i rentowności, przemawiają również na korzyść motorowych walców drogowych, które przy budowie dróg zagranicą, znajdują z tychże przyczyn coraz liczniejsze zastosowanie.

Nie ulega wątpliwości, że i u nas w Polsce motorowe walce szosowe typu krajowego, będą przy realizowaniu dróg odpowiednio wyzyskane.

**Przemysł Rowerowy i Motocyklowy**

*Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią*

# Nowy napęd rowerowej dynamówki

Wiemy dobrze, że kwestja elektrycznego oświetlenia rowerów nie została jeszcze całkowicie rozwiązana. Używane w tym celu baterje ogniw galwanicznych są mało ekonomiczne, szybko się wyczerpują i dlatego nie cieszą się wielkiem uznaniem u rowerzystów. Akumulatory tak samo nie są wygodne, gdyż wymagają częstego ładowania, łatwo się psują itp. Może najwięcej celowemi i najwygodniejszemi są urządzenia, zaopatrzone w małą dynamomaszynę. Mimo wyższa cena urządzenia tego typu opłacają się, gdyż się nie psują tak łatwo i nie wymagają częstych i przykrych wydatków. Jednak zwykłe dynamówki rowerowe nie są też wolne od poważnych wad. Po pierwsze dają one bardzo nierównomierną ilość światła, ściśle zależną od szybkości jazdy, poza tem pochłaniają dużą ilość energji. Marnotrawstwo to zależy w wielkiej mierze od wadliwego tarciowego napędu, stosowanego powszechnie przy tego rodzaju przyrządach oraz od stosunkowo małej sprawności dynamówek, a ściślej mówiąc, maszynek magneto-elektrycznych, używanych do oświetlenia rowerowego.

Aby błędy te usunąć, wypuszczono już zagranicą ciekawą przekładnię „o stałej szybkości", działającą bezpośrednio na dynamówkę, bez pomocy łączników i sprzęgieł tarciowych. Obecnie nie wiemy jeszcze, czy się to urządzenie spotkało z uznaniem rowerzystów, zato dowiadujemy się o nowym pomyśle w tej dziedzinie. Ukazała się mianowicie wzmianka we francuskiej prasie technicznej o t. zw. „napędzie pneumatycznym", działanie którego polega na tem, że rowerzysta jadąc, pompuje przy pomocy specjalnej pompki nożnej powietrze do małego stalowego rezerwuaru, z którego potem powietrze to płynie do turbinki, połączonej z dynamówką. Zalety tego urządzenia mają polegać na dużej wydajności świetlnej. Jak twierdzą konstruktorzy, równomierność tą osiąga się dzięki „buferowemu działaniu" rezerwuaru ze ściśnionem powietrzem, które nagromadza się w takiej ilości, że nawet po kompletnem zatrzymaniu roweru, dynamówka działa jeszcze przez parę minut. Teoretycznie pomysł powyższy jest dobry, należy jednak zaczekać, co wykaże praktyka. Może całe zachwalane urządzenie okaże się zbyt kosztownem lub zbyt ciężkiem, a może również pobije wszystkie inne swemi zaletami.



## Ważne posunięcie w przemyśle rowerowym

**Zrzeszenie się prywatnych fabryk rowerów.**

Donoszą nam, że powstało obecnie zrzeszenie krajowych fabryk rowerów, które połączyły się celem wspólnej obrony interesów. Fabryki te stanowią obecnie XIV. grupę w Polskim Związku Przemysłowców metalowych. W skład grupy wchodzi 13 fabryk, w tem 3 fabryki z Warszawy, 2 z Bydgoszczy, 2 z Gdańska, po 1 z Poznania, Bielska, Przemyśla, Katowic, Łodzi i Będzina.

## ZE SPORTU ROWEROWEGO

### Kolarskie mistrzostwa Polski

**Zawody szosowe**

Szosowe kolarskie mistrzostwo Polski rozegrane zostało na trasie 197 km., biegnącej przez Śląsk i Zachodnią Małopolskę. Start i meta w Krakowie. Do biegu stanęło 67 kolarzy. Zainteresowanie ze strony widzów i ludności olbrzymie. Wyniki biegu 1. Stefański (AKS Warszawa) 7:07:08, 2. Włokas (Żory — Śląsk) 7:15:02, 3. Kłosowicz (TZK — Łódź) 7:19:16, 4. Więcek (Bydgoszcz) 7:21:27, 5. Kosiński (Legja — Kraków) 7:24:06, 6. Napieracz (Legja) 7:26:37, 7. Daniel (Rewera — Stanisławów) 7:36:49), 8. Zalewski (Warszawskie TC) 7:36:50, 9. Tusznio (Broń — Radom) 7:36:59, 10. Krzysztofczyk (Victoria — Sosnowiec) 7:42:59. Olecki (Legja — Warszawa) zajął czternaste miejsce, a Konopczyński (Świt) — 16-te. Michalak (Legja) odpadł z powodu defektu, również wycofał się Bryszke (WTC).

# PRZEMYSŁ ROWEROWY NA M. W. K. T.

## Rowery marki „Łucznik“ na M. W. K. T.

Największa fabryka rowerów, mieszcząca się w Radomiu, a wystawiająca na „Komturze“ swoje eksponaty, zdobyła sobie w stosunkowo krótkim czasie olbrzymią popularność, a rowery z marką „Łucznik“ cieszą się dużem wzięciem. Fabryka ta, należąca do Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, posiada najbardziej precyzyjne i udoskonalone maszyny, nowocześnie urządzone zakłady doświadczalne i laboratorja. Produkcja rowerów należy do jednej z trudniejszych gałęzi przemysłu, gdyż wymaga niezwykłej precyzyjności i solidności w wykonaniu, mimo to fabryka radomska, zawdzięczając nowoczesnym urządzeniom, dobrze wyszkolonemu personelowi robotniczemu, używaniu pierwszorzędnej jakości surowców, — zdołała w krótkim czasie wypuścić na rynek polski idealnie dostosowane do naszych dróg rowery, trwałością przewyższające wszystkie typy rowerów zagranicznych. Nic więc dziwnego, że już w bieżącym roku naogół daje się zauważyć wybitną przewagę rowerów marki „Łucznik“ i, jeżeli celem przemysłu polskiego jest gospodarcze uniezależnienie Polski od zagranicy, to miejmy nadzieję, że w dziedzinie przemysłu rowerowego cel ten zostanie już w krótkim czasie osiągnięty.

Państwowa Wytwórnia Uzbrojenia w Warszawie udziela na każdy rower swego fabrykatu zaopatrzony w znak fabryczny i bieżący numer wybity na rurze podsiodłowej — **dwa lata gwarancji**, przyczem wszystkie braki, spowodowane przez niedokładność w wykonaniu lub montażu i wady ukryte w materjale usuwa bezpłatnie. Z dostarczanych przez tę fabrykę typów czołowych wymieniamy: Rower turystyczny nr. 1, Rower turystyczny nr. 2 i Rower luksusowy nr. 3. W niedalekiej przyszłości fabryka zamierza rozszerzyć narazie ograniczoną liczbę wytwarzanych typów rowerów.

Generalne przedstawicielstwo na rowery Państwowych Wytwórni Uzbrojenia posiada firma **„Karol Reissig“** w Warszawie, ul. Ś-to Krzyska 25. m.

Przy tej sposobności zaznaczyć wypada, że Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia w Warszawie—Powązki, ul. Duchnicka 3 budowę rowerów traktują jako odrębny dział uboczny, podczas gdy główna ich wytwórczość obejmuje produkcję masową narzędzi, uchwytów, matryc, wyrobów kutych, kłódek automatycznych „Panaut“ a dalszym zakresem pracy są: sprawdziany, mikromierze, suwmiarki, przyrządy pomiarowe i gwintowniki szlifowane, na których dostawę oddział handlowy fabryki służy interesowanym cennikami względnie szczegółową ofertą. —p—

## Wystawa Hurtowni Mechaników na Komturze

W pawilonie 15 na M. W. K. T. pośród działu rowerów i motocykli mieści się również stoisko **Hurtowni Mechaników** Spółdz. Handl. z ogr. odp. **w Poznaniu, ul. Marszałka Focha 19** a obejmuje ono wystawę rowerów i części rowerowych. — Wymieniona placówka handlowa powstała za inicjatywą i wyłoniona ze Związku Mechaników z siedzibą w Poznaniu, obsługuje towarami w pierwszym rzędzie swoich członków i właścicieli detalicznych składów rowerów, maszyn do szycia itd. Jak z wystawionych eksponatów się przekonujemy, Hurtownia Mechaników w docenianiu doniosłości zadań zalicza się do tych przedsiębiorstw, które na plan pierwszy swej działalności wysuwają propagowanie wytwórczości rodzimej i dopiero w braku odpowiednich jakościowo własnych wytworów, uzupełniają asortyment swój towarami pochodzenia obcego. Hurtownia dostarcza rowery i części rowerowe oraz wszelkie akcesorja rowerowe najprzedniejszych marek fabrycznych po cenach rzeczywiście konkurencyjnych i na dogodnych warunkach, ułatwiając całemu szeregowi kupiectwa tej branży możność bytu i egzystencji w tej ogólnie ciężkiej sytuacji gospodarczej. Prócz rowerów, Hurtownia Mechaników utrzymuje również na składzie maszyny do szycia i wirówki renomowanych typów. —p—

# Wielkie zawody motocyklowe

W dniach od 15—17 sierpnia b. r. odbędzie się międzynarodowy motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi.

Znane ze swej niezmordowanej pracy pionierskiej w dziedzinie sportu motocyklowego łódzkie Stowarzyszenie Sportowe „Union" organizuje w roku bieżącym międzynarodową imprezę sportową, która stanie się niewątpliwie wielkiem świętem sportu motocyklowego Polski.

Pierwszy międzynarodowy motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi będzie imprezą pierwszorzędną nietylko dla Łodzi, ale także dla całej Polski. Po raz pierwszy bowiem odbędzie się międzynarodowy zjazd gwiaździsty od chwili, kiedy ta dziedzina sportu zaczęła się w naszym kraju rozwijać.

Poza względami czysto sportowemi, Zjazd będzie miał olbrzymie znaczenie pod względem propagandy tej młodej u nas gałęzi sportu wobec zagranicy, gdzie, jak sądzić można z dotychczasowych zgłoszeń, Zjazd ten cieszyć się będzie znacznem zainteresowaniem. Młody sport motocyklowy Polski zda egzamin ze swej usilnej pracy przed swą starszą siostrzycą z Zachodniej Europy, oraz zaprezentuje w całej okazałości owoce swych usiłowań. Motocykliści nasi stawią się licznie ze wszystkich zakątków Polski, aby zmierzyć swe siły z reprezentantami elity jeźdźców zagranicznych.

Z drugiej strony goście zagraniczni nawiążą bliższy stosunek z naszemi klubami, zapoznają się bliżej z naszym krajem, a w szczególności z poziomem i warunkami rozwoju naszego motocyklizmu.

Protektorat nad tym pierwszym międzynarodowym Zjazdem Gwiaździstym objął wojewoda łódzki p. Wł. Jaszczołt. Zjazd organizowany jest przez sekcję motocyklową S. S. „Union" za zezwoleniem P.Z.M. Termin Zjazdu wyznaczono na 15—17 sierpnia 1930 roku. Każdy uczestnik Zjazdu wybiera dla siebie dowolnie trasę, pod warunkiem, iż nie może ona wynosić mniej niż 350 km. i nie będzie przechodziła dwa razy tą samą drogą. Start może się odbyć o dowolnym czasie z punktu obranego przez uczestnika Zjazdu, a wymienionego na mapie załączonej do regulaminu Zjazdu, specjalnie przez S. S. „Union" opracowanej, jednakże nie wcześniej niż 15 sierpnia rb. o godz. 0,01 według czasu środnio-europejskiego.

Jedynym dokumentem branym pod uwagę przy klasyfikacji jest książeczka drogowa, którą uczestnik otrzymuje za pośrednictwem swego klubu. Zagubienie książeczki powoduje automatyczną dyskwalifikację uczestnika. Zaświadczenia przejazdowe muszą być brane najmniej co 150 km. trasy. Do Zjazdu może się zgłosić każdy zawodnik, posiadający międzynarodową licencję sportową zawodnika, wydaną przez P. Z. M. lub odpowiednią organizację zagraniczną. Zgłoszony kierowca musi posiadać prawo jazdy oraz licencję sportową dla kierowcy wydaną przez P. Z. M. lub odpowiednią organizację zagraniczną.

Zgłoszenia przyjmuje sekretarjat S. S. „Union" w Łodzi, ul. Przejazd 7, do dnia 5 sierpnia włącznie. Bliższych informacyj i wszelkich wskazówek i wyjaśnień udziela S. S. „Union".

Za osiągnięcie najlepszych wyników wyznaczono kilkanaście cennych nagród a mianowicie: po cztery nagrody wartościowe dla zawodników, którzy w poszczególnych klasach przejechali największą ilość kilometrów; nagroda S. S. „Union" dla uczestnika, który w ogólnej klasyfikacji osiągnął najlepszy rezultat; nagroda Komisji Sportowej S. S. „Union" dla najlepszego uczestnika polskiego; nagroda Łódzkiego A. K. dla klubu zagranicznego, którego członkowie przejechali łącznie największą ilość kilometrów.

Oprócz powyższych cały szereg nagród firm motocyklowych lub przemysłu spokrewnionego.

Każdy uczestnik Zjazdu, który przejechał najmniej 350 km. i przybył do mety w oznaczonym czasie, otrzyma artystycznie wykonaną plakietę pamiątkową.

Jak więc widzimy, pierwszy międzynarodowy motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi jest imprezą sportową zakrojoną na olbrzymią skalę, która bezwątpienia wyda świetne owoce zarówno pod względem sportowym jak i propagandy polskiego sportu, to też z uznaniem należy powitać tę godną najwyższej pochwały inicjatywę S. S. „Unionu", który nie szczędząc trudu i kosztów, podjął się zorganizowania imprezy na międzynarodową skalę.



## Ze sportu motocyklowego

### „Dirt Track" w Bydgoszczy

**Drugi raz w Polsce odbywają się te mało u nas znane zawody.**

Na stadjonie miejskim w Bydgoszczy urządzono po raz drugi w Polsce zawody motocyklowe, t. zw. „dirt track", niezwykle popularne w Anglji i Niemczech. Zawody te odbywają się na miękkim torze żużlowym, bez nachylonych wiraży, start przy zgaszonym motorze. Ogółem brało udział w zawodach 13 maszyn.

Wyniki: kategorja do 350 cm. sześć (4 km.): 1. Buda (Bydg. Klub Motocyklistów) 5:01,6, 2. Zimmermann 5:37,2.

Kategorja ponad 350 cm.: 1. Buda 4:55, 2. Piotrowski 5:25,6.

Bieg finałowy 8 km.: 1. Buda 9:38,6, 2. Stańczyk 10:25,8.

ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

# Gospodarka elektryczna w Stanach Zjednoczonych w 1929 r.

W r. 1927 dało się zauważyć w Stanach Zjednoczonych pewne osłabienie tempa rozwoju przemysłu elektrotechnicznego. W roku tym zamiast zwykłego przedtem przyrostu wytwórczości o 10% osiągnięto tylko 8%.

Krach giełdowy, który miał miejsce w roku ubiegłym tak samo wpłynął ujemnie i na przemysł elektryczny, który po energiczniejszem tempie w r. 1928 znów musiał zredukować swą produkcję.

Co się jednak tyczy przemysłu **elektrowniańego**, to rok ubiegły nietylko nie wykazał w nim załamania, lecz przeciwnie, ilość wytworzonej energji wzrosła znacznie, przekraczając osiągniętą dawniej wielkość. Tłumaczy się to nietylko tem, że wzrosła liczba odbiorców (o 5%), lecz także i tem, że spożycie jednostkowe wzrosło. Tak np. średnie spożycie roczne elektryczności do użytku domowego wzrosło z 447 kWh na mieszkańca do 507 kWh i osiągnęło nawet w 1929 r. 593 kWh. Ilość abonentów obejmuje obecnie 70% ludności Stanów Zjedn. Jeszcze bardziej wzrosła ilość energji pobieranej do celów przemysłowych, — mianowicie o 28% w stosunku do poprzedniego roku.

Łączna moc silników będących w ruchu na terenie Stanów Zjednoczonych wynosi okrągło 40 miljonów KM., z tego tylko 9 miljonów KM. przypada na silniki nieelektryczne.

Również zużytkowanie prądu elektrycznego, jako źródła ciepła, wzrasta b. szybko. 15 największych elektrowni sprzedało 10,4% łącznej ilości energji wytworzonej, t. j. 922 miljonów kWh, do celów ogrzewniczych.

Elektrownie użyteczności publicznej wytworzyły w r. 1929 92.737 miljardów kWh. Poza tem ok. 5 miljardów kWh wytworzyły elektrownie kolejowe i tramwajowe, a około 1,6 miljarda kWh. sprowadzono z poza granic kraju. Z tego zużytkowano 77.537 miljard., zaś 15.8 miljard., czyli 16,75% poszło na straty w przewodach. Krzywa wzrostu wytworzonej energji elektrycznej od r. 1902 do 1929 wykazuje najbardziej stromy przebieg od r. 1924, w tym bowiem roku rozpoczęła się elektryfikacja przemysłu amerykańskiego; w chwili obecnej już 175.000 fabryk posiada napęd elektryczny. W ciągu trzech lat zapotrzebowanie energji elektrycznej do celów przemysłowych wzrosło w dwójnasób.

Rozchód energji do oświetlenia wykazuje wzrost znacznie powolniejszy, a nawet sam rok 1929 rozpoczyna okres słabszego tempa przyrostu zapotrzebowania. W tym samym okresie czasu, gdy zapotrzebowanie energji do celów przemysłowych wzrosło o 100%, zapotrzebowanie jej do oświetlania wzrosło zaledwie o 50%. Świadczy to prawdopodobnie o nasyceniu oświetleniowem w St. Zjednoczonych, gdzie na światło zużywa się przeciętnie na głowę ludności 235 kWh. rocznie.

Natomiast silny wzrost spożycia może być oczekiwany ze strony odbiorców energji do użytku domowego, zwłaszcza kuchennego. Szczególnie stosowanie elektrycznych pieców kuchennych i zasobników gorącej wody w mieszkaniach wpływa na wzrost spożycia energji elektrycznej; poza tem coraz szersze zastosowanie znajdują odkurzacze, lodownie domowe, rozpylacze i inne przyrządy, które — jakkolwiek każdy zosobna zużywa b. mało prądu — stosowane powszechnie grają wielką rolę w odbiorze energji elektrycznej.

Na rozpowszechnienie energji elektrycznej i rozwój przemysłu elektrowniańego w St. Zjedn. niemało wpływa też ustawiczne obniżanie taryf prądowych, jakie tam obserwujemy. Przeciętna cena 1 kWh za światło wynosiła w r. 1922 około 6,9 centów, a w r. 1929 — 5,9 cent. Również przeciętny koszt 1 kWh do użytku domowego jest obecnie niższy, niż był np. przed dwoma laty.

Jedna z elektrowni kalifornijskich osiągnęła przeciętny jednostkowy odbiór energji elektrycznej w wysokości 1542 kWh; za ideał — uważa się odbiór jednostkowy 7800 kWh — do użytku domowego.

W r. 1929, wskutek niezwykłej suszy, elektrownie wodne wytworzyły nieznaczną część energji elektrycznej w porównaniu z cieplnemi.

Ciekawy i charakterystyczny wypadek zdarzył się m. in. w mieście Takoma, znajdującem się w bogatym naogół w wodę stanie Washington: było ono zmuszone zwrócić się do jednego ze stojących w pobliżu miasta okrętów z prośbą o zasilenie sieci oświetleniowej miejskiej ze swoich maszyn.

Tempo rozbudowy elektrowni wodnych w r. 1929 było naogół słabe. Przyczyną jest to, że już najtańsze i najbardziej rentujące się zakłady wodne są wybudowane. Wyzyskanie pozostałych źródeł energji wodnej połączone jest z koniecznością czynienia dużych wkładów. Poza tem leżą one daleko od miejsc zużycia prądu, tak, iż wymagałyby budowy bardzo długich linij, co jeszcze bardziej zmniejszałoby ich zdolność konkurencyjną.

Ogólnie znane jest nadzwyczaj daleko posunięte wyzyskanie sił wodnych do wytwarzania energji elektrycznej w Kalifornji. Lecz i tam udział sił wodnych w całkowitej ilości wytworzonej energji elektrycznej, który jeszcze w r. 1927 wynosił 90%, spadł obecnie do 75%.

Gdy w r. 1926 na budowę elektrowni wodnych wydatkowano 145 miljn. dol., to w r. 1928 tylko ok. 114 milj., a w r. 1929 ok. 99 miljn. dol. Projektowana na r. 1930 budowa zakładów wodnych przewiduje już koszty w wysokości tylko około 95 miljon dol.

W każdym jednak razie projekty obejmują budowę bardzo wielkich elektrowni (2 miljn. kW). Budowa ich ma trwać oczywiście przez szereg lat.

Z godnych uwagi zakładów wodnych, uruchomionych w r. 1929, wymienić należy pierwszy w Ameryce zakład zasobnikowy z pompowaniem wody na rzece Rocky River w stanie Connecticut.

Podczas, gdy w zakresie budowy zakładów wodnych nie widzimy wielkich postępów, to rozbudowa zakładów cieplnych wykazuje znacznie żywsze tempo. W ostatnich czasach uruchomiono zakłady takie o łącznej mocy 2.168.770 kW; koszty budowy wynoszą 182.548 miljn. dol.; zatem koszt 1 kW zainstalowanego wynosi przeciętnie 84,2 dol., co jest na stosunki amerykańskie cyfrą b. niską.

I tu właśnie należy upatrywać przyczynę, dlaczego chętniej budowane są zakłady cieplne. Mniejsze koszty budowy, znaczny w ostatnich czasach spadek kosztów ruchu sprawiają, iż zakłady te zwycięsko współzawodniczą z elektrowniami

wodnemi. Od r. 1921 ilość energji wytworzonej przez zakłady cieplne wzrosła o 97%, a całkowity rozchód węgla wzrósł zaledwie o 30%.

Przeciętny rozchód węgla na wyprodukowaną kilowatgodzinę wynosi w całym kraju obecnie 0,753 kg., gdy jeszcze w r. 1929 wynosił 1,225 kg.

Ale ostatnio również i budowa zakładów cieplnych jest mniej intensywna, niż była w latach ubiegłych.

Co się tyczy rozbudowy sieci dalekonośnych, to statystyka wykazuje nietyle dążność do obejmowania coraz nowych i dalszych obszarów, ile gęściejsze rozprowadzanie sieci po częściach kraju już zelektryfikowanych.

# Prąd elektrowni warszawskiej jest za drogi

**(Memorjał Organizacji Gospodarki Świetlnej.)**

W Organizacji Gospodarki Świetlnej, prowadzącej intensywną propagandę racjonalizacji oświetlenia elektrycznego, przygotowywany jest memorjał do elektrowni warszawskiej, mający wykazać nadmierną drożyznę jej prądu w stosunku do cen liczonych za kilowaty przez elektrownie wielkich miast zagranicznych. Jak się okazuje, zagranicą prąd elektryczny kosztuje w wielu przypadkach o 30 do 50 proc. taniej, niż u nas. Autorzy memorjału wskazują na potrzebę znacznego zredukowania cen przez elektrownie nietylko dla celów kupieckich i przemysłowych, lecz również dla takich zakładów, jak np. drukarnie oraz lokale redakcyjne, pracujące w tej porze doby, kiedy konsumcja prądu ogranicza się naogół do minimum. Memorjał ten zaopatrzony w liczne dane statystyczne, będzie doręczony w tych dniach zarządowi elektrowni warszawskiej oraz zarządowi miasta.

## Kronika elektrotechniczna

**Z KORPORACJI PRZEMYSŁU ELEKTROTECHNICZNEGO.**

Dnia 21 bm. odbył się egzamin dla uczni, którzy ukończyli naukę w zawodzie elektrotechnicznym. Komisji egzaminacyjnej przewodniczył p. inż. Witold Piński. Ławnikami z ramienia pracodawców byli pp. inż. Buławski, Czempiński, Jagodziński i Waligórski. Ławnikami z ramienia elektromonterów byli pp. Tomaszewski i Matz.

Egzamin zdali Feliks Majewicz i Czesław Metelski (z odznaczeniem), Jan Andrzejewski, Ignacy Bajerlein, Ludwik Bartkowiak, Roman Bąk, Czesław Bernaczyk, Tadeusz Drożdżyński, Henryk Grzeszkowiak, Stefan Hauser, Bolesław Janecki, Bernard Konieczny, Marjan Krauze, Leon Nowacki, Marjan Nowacki, Grzegorz Nowak, Marjan Nowak, Leon Petzelt, Teodor Pokrywka, Franciszek Schmidt, Ignacy Serdecki, Aleksander Trojanek i Marjan Waligórski.

**LOSY OFERT ELEKTRYFIKACYJNYCH.**

Jak się dowiadujemy, liczne zagraniczne oferty elektryfikacyjne, złożone rządowi polskiemu po odrzuceniu oferty Harrimana, rozpatrzone będą nie wcześniej, jak na jesieni. Narazie są one przedmiotem studjów w zainteresowanych tą sprawą Ministerstwach.

**ELEKTROWNIA W GDYNI.**

Magistrat Gdyni zamierza przystąpić w krótkim czasie do budowy własnej elektrowni, któraby objęła swą siecią całą przyszłą Wielką Gdynię. Ogólne koszty budowy tej elektrowni wynieść mają około 5.200.000 zł. Budowa ta ma być wykończona w przeciągu 5 lat i będzie prowadzona etapami. Dotychczas Gdynia otrzymuje prąd z Gródka.

# Postępy w telewizji

**Zradjofonizowany film telewizyjny. — Ciekawe próby J. L. Bairda w Londynie.**

J. L. Baird wynalazca angielski, znany już w całym świecie z powodu swych prac w dziedzinie telewizji wykonał obecnie bardzo ciekawe doświadczenie, przekazując przez stację londyńską sztukę Porandella, „Człowiek z kwiatem w ustach", przyczem nadawano nietylko dźwięki lecz i samą akcję przy pomocy telewizora.

Wynik był zdumiewający. Ci abonenci radjowi, którzy posiadali ekraniki telewizyjne, siedząc w domu, na odległość setek kilometrów, widzieli i słyszeli grę artystów.

Jest rzeczą ciekawą, że ze względów natury technicznej (nierównomierna, a raczej odmienna niż w ludzkiem oku barwoczułość fotoceli) charakteryzacja artystów dla „mówionego telewizora" jest zupełnie odmienna od charakteryzacji scenicznej lub nawet filmowej. Ponieważ przy nadawaniu fal świetlnych przez radjo barwa czerwona zanika i wydaje się biała, artyści zmuszeni byli wysmarować swe twarze żółtą szminką, wargi zaś i oczodoły barwą granatową lub ciemno zieloną. Figury artystów nadawano tylko do połowy, aby „uwidocznić" akcję. Ruchy jednak i posuwanie się na ekranikach odtworzone były z zupełną dokładnością.

Strona techniczna doniosłego wynalazku Bairda nie jest jeszcze zbyt udoskonalona. Dokładne odtworzenie całego obrazu na ekraniku odbiorczym mogłoby nastąpić przy rozpiętości fali radjowej, sięgającej conajmniej dwudziestu kilocykli, obecna zaś rozpiętość wynosi zaledwie dziesięć. Dużą trudność stwarza również powiększenie nadawanego obrazu, które obecnie jest jeszcze niemożliwe, daje bowiem obrazy niewyraźne, wszelkie zaś drobne szczegóły zanikają.

Podobną metodą można też doskonale przekazywać obecne filmy dźwiękowe.

Należy jednak pamiętać, że zadanie telewizji nie ogranicza się do przekazywania filmów mówionych lub scen teatralnych. Zapomocą udoskonalonych aparatów będzie można siedząc w Londynie przyglądać się wydarzeniom w Indjach, w Afryce, lub wyborom prezydenta w Ameryce. Jednoczesne bowiem odbieranie wrażeń wzrokowych i słuchowych czynić nas będzie jakby uczestnikami wydarzeń, które dzieją się na odległości kilku tysięcy kilometrów.

Być może, iż wynalazek Bairda zwiastuje koniec kina w dotychczasowem stadjum jego rozwoju. Któż bowiem będzie spieszył do sali kinematograficznej, gdy w domu na własnym ekraniku będzie mógł z większą wygodą oglądać ten sam obraz. (K)

---

# Nowy wynalazek, który rokuje duże oszczędności energji elektrycznej

Pisma japońskie donoszą o ciekawym eksperymencie dokonanym przez kierownika laboratorjum elektro-chemicznego przy japońskim Ministerjum Komunikacji prof. Sakae Makios. Japoński wynalazca doszedł do wniosku, że pojemność akumulatora elektrycznego wzrasta jeżeli umieści się akumulator czy baterję elektryczną w próżni. Obliczył on, że w przestrzeni, w której ciśnienie atmosferyczne wynosi 0.01 kg. na $cm^2$, energja akumulatora wzrasta o 10 proc.

Uczony japoński dowodzi, że jeżeli zastosuje się wyniki jego eksperymentu w rozmaitych dziedzinach przemysłu, to wpłynie to ogromnie na polepszenie gospodarki energji elektrycznej, oraz na potanienie tej energji.

# W ślady Marconiego

**Znów ciekawy eksperyment z przekazywaniem na odległość 11 tysięcy mil.**

Lordmajor Londynu dokonał w tych dniach z gmachu ratusza londyńskiego przy pomocy telegrafu bez drutu otwarcia wystawy radjowej w Melbourne (Australja). Przestrzeń między Londynem a Melbourne wynosi 11 tysięcy mil. Przez naciśnięcie guzika w Londynie oświetlony został napis w Melbourne nad głównem wejściem na wystawę.

# KRONIKA RADJOWA

**WYSTAWA RADJOWA NA TARGACH WSCHODNICH.**

W dn. od 2 do 16 września b. r. odbędzie się na terenie Targów Wschodnich w pawilonie centralnym wystawa radjowa. Wyłoniony w tym celu komitet pracuje obecnie nad zakreśleniem wystawie możliwie najszerszych ram przez zapewnienie sobie udziału najpoważniejszych firm krajowych i zagranicznych. Interesującą atrakcją wystawy będzie, jak się dowiadujemy, możność zwiedzenia radjostacji lwowskiej. Wystawa radjowa, będąc z jednej strony pierwszem tego rodzaju przedsięwzięcem podjętem we Lwowie, stanie się równocześnie popisem krajowej produkcji radjofonicznej. Nie ulega też wątpliwości, że będzie ona jednym z głównych ośrodków zainteresowania zwiedzających X Targi Wschodnie.

**SPECJALNY SĄD DLA RADJOPAJĘCZARZY W WARSZAWIE.**

Liczne sprawy o używanie odbiorników radjowych bez pozwolenia, które wciąż rozpatrywane są w sądach powiatowych skoncentrowane mają być w Warszawie w ręku jednego z sędziów powiatowych, co przyczyni się do skuteczniejszego zwalczania radjopajęczarstwa.

**PENETRACJA KONCERNU SIEMENSA W CZECHOSŁOWACJI.**

Niemiecki Koncern Siemens-Schuckert zakupił 46% akcyj czechosłowackiej firmy „Elektrotechna" T. A. Reszta kapitału tego towarzystwa, wynoszącego 16 milj. kor. czeskich, znajduje się w równej mierze w posiadaniu czeskiego Banku Agrarnego i Banku Morawskiego.

Należące do Koncernu Siemens-Schuckert Zakłady Siemens & Halske zobowiązały się oddawać bezpłatnie firmie „Elektrotechna" licencje wszystkich swoich patentów na zużycie prądu stałego w ciągu 15 lat.

**TOWARZYSTWO LORENZA W RĘKACH AMERYKAŃSKICH.**

Jak donosi „Vorwärts", berlińskie Towarzystwo Lorenz A. G. z rąk niemiecko - holenderskich przeszło w ręce niemiecko - amerykańskie. 70 proc. akcyj zakupiło Towarzystwo Standard - Elektrizitäts - Gesellschaft, poza którem stoi amerykańskie Towarzystwo International Telephone and Telegraph Corporation. Akcje poszły w górę ze 112 proc. na 160 proc. Ta okoliczność, że do Standardu należy niemieckie Towarzystwo AEG nic nie wpłynie na charakter nowej spółki amerykańskiej, która ma silne udziały także i w innych Towarzystwach elektrycznych. Dotychczasowa konkurencja Philipsa mocno oddziałała na spadek cen aparatów radjowych, a także na rozwój zakładów Lorenza, które ogromnie zwiększyły swoją produkcję głównie na rynki zewnętrzne. Udział ministerstwa poczt państwowych w przedsiębiorstwach radjowych Standardu podniósł się z 18 proc. na 28,5 proc.

(Ra-djo)

# DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

## Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

**Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.**

**WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".**

# Przywóz traktorów do Polski

Przywóz traktorów do Polski obrazuje nam rozwój zastosowania siły mechanicznej w rolnictwie, gdyż w Polsce fabryki traktorów do tej pory nie posiadamy. Dwukrotne zamiary uruchomienia tej produkcji w naszym kraju nie dały pożądanych rezultatów.

Jak wynika z podanego zestawienia, przywóz traktorów jest bardzo nierównomierny i może być uważany za wskaźnik napięcia życia gospodarczego w danym okresie czasu. Pogląd ten o tyle jeszcze jest słuszny, że przywóz ciągówek do Polski nie był krępowany zakazami, a zatem nie było ubocznych wpływów w kierunku jego sztucznego zmniejszania.

Zestawienie przywozu traktorów do Polski:

| Rok | Ton | Wartość w tys. zł | W tem przywóz w tonach z Danji | z Niemiec | ze St. Zj. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1924 | 188 | 344 | 83 | 59 | 25 |
| 1925 | 613 | 1175 | 321 | 70 | 195 |
| 1926 | 127 | 428 | 64 | 23 | 32 |
| 1927 | 1056 | 4079 | 189 | 426 | 398 |
| 1928 | 2010 | 7479 | | | |

Jak widzimy z powyższego zestawienia, rokiem wykazującym najniższy przywóz traktorów był rok 1926, a więc rok, w którym wskutek spadku naszej waluty rozwój gospodarczy uległ pewnym wahaniom. Największy notowany dotąd przywóz traktorów miał miejsce w 1928 roku, zamykając się sumą 2.010 ton, co odpowiada około 1.000 maszynom, przyjmując za wagę przeciętnego traktora 2 tony.

Przywóz traktorów w ciągu ostatniego pięciolecia wyniósł około 4.000 ton, co odpowiada ilości około 2.000 sztuk. Przyjmując, że z poprzednio importowanych ciągówek, w roku 1928 czynnych było jeszcze około 500 maszyn — otrzymamy przybliżoną cyfrę 2.500 traktorów, pracujących obecnie na terenie Polski.

Większość tych traktorów czynna jest oczywiście w rolnictwie, jednakże wiele traktorów używanych jest w zakładach przemysłowych na prowincji, że wymienimy tutaj młyny, tartaki itp.

Głównymi dostawcami traktorów są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Kanada i Niemcy, gdyż Danja, figurująca dość poważnemi kwotami w naszym przywozie traktorów, jest tylko pośredniczką między firmami amerykańskiemi, które założyły w Kopenhadze swoje zakłady montażowe.

Co się tyczy typów używanych u nas traktorów, to bodaj najliczniej reprezentowane były przynajmniej dotychczas, Fordsony i Lanzowskie Bulldogi. Ostatnio zaznacza się poważniejszy przywóz Deeringów. Poza tem sprowadzane były w mniejszych już ilościach: niemieckie — Stock'i, gąsienicowe W. D. Hanomag'a, szwedzkie — Avance, amerykańskie — Hart-Parr'y, Oilpull'e i Wallis'y, czeskie — Skody, oraz francuskie — Renault'y.

Statystyka przywozu traktorów zupełnie zbytecznie jest prowadzona pod tytułem „traktory parowe i spalinowe", gdyż prawie wyłącznie przychodzą do nas te ostatnie. Ilość sprowadzanych traktorów parowych, mamy tu na myśli lokomotywy do pługów parowych, jest minimalna i w żadnym razie odpowiadać nie może cyfrom przywozu traktorów parowych, wymienionym w rocznikach statystycznych (w których przywóz podzielony jest na przywóz traktorów spalinowych i osobno parowych).

Wkońcu zaznaczyć musimy, że traktory jako maszyny w kraju niewyrabiane, mogą korzystać z

autonomicznych ulg celnych, wynoszących 80 proc. opustu cła. Podkreślamy „mogą", a nie muszą, gdyż obecnie obowiązujące rozporządzenie o ulgach celnych z 24 grudnia 1928 r. (Dz. Ust. R. P. 105, poz. 958) wyraźnie to zaznacza. Zachodzą więc wypadki, że traktory, aczkolwiek w kraju niewyrabiane, ulgi celnej nie uzyskują. To też w wypadkach, gdy przy kupnie traktora względy gotówkowe odgrywają poważniejszą rolę, a tem samem ulga celna, wynosząca od sztuki, zależnie od jej wagi 1.100—1.400 zł, może zadecydować o nabyciu maszyny — wskazane jest zakończyć transakcję kupna dopiero po otrzymaniu od Ministerstwa Skarbu zawiadomienia o przyznaniu ulgi celnej.

Niewątpliwie poważną rolę przy uzyskiwaniu ulg odgrywa kraj pochodzenia maszyny, ze względu na zawarte traktaty handlowe.

Podania o ulgi celne dla traktorów należy składać do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, załączając rysunki i rachunki (mogą być pro-forma) lub oferty, oraz wskazując wagę maszyny i Urząd Celny, w którym odbędzie się odprawa celna.

O ile w imieniu rolnika o ulgę celną występuje firma pośrednicząca w dostawie traktora, powinna ona przedstawić dodatkowo upoważnienie swego odbiorcy do działania o ulgę w jego imieniu. Uwzględniając specyficzne warunki handlu maszynami rolniczemi, Ministerstwo Skarbu udziela poważnym firmom handlowym ulg celnych na większe ilości traktorów, z tem zastrzeżeniem, że firmy te zobowiążą się przedstawić po pewnym czasie zaświadczenia swych odbiorców, stwierdzające, że ulga celna została uwzględnioną w cenie sprzedażnej maszyny.

(„Maszyny Rolnicze") *L. Sosnowski.*

## Zagadnienie podniesienia produkcyjności gospodarstw małych

Inż. S. Łaguna podaje szczegółowej analizie w „Rolniku" (Nr. 28) ciekawą pracę prof. Dr. A. Munzigera, w dwutomowem dziele p. t. „Der Arbeitsertrag der Bauerlichen Familienwirtschaft" 1929 r. Berlin. Autor dochodzi do następujących wniosków:

Dochód z pracy rodziny w gospodarstwach włościańskich jest niższy w większości gospodarstw włościańskich od płacy czeladzi, we wszystkich zaś dużo niższy od płacy robotników przemysłowych.

Wartość pracy rodziny, za godzinę pracy, wynosiła przy 5% oprocentowaniu kapitału w większości badanych gospodarstw 10—25 fen. i to biorąc pod uwagę tę okoliczność, że poziom badanych gospodarstw był wyższy, niż ogółu gospodarstw.

Dochód z pracy rodziny włościańskiej jest tem niższy, im bardziej gospodarstwo z powodu swej wielkości lub z powodu niekorzystnych warunków pracobiorców do pracodawców zmuszone jest pracować obcymi ludźmi.

Dwa zjawiska są przyczyną niskiego dochodu z pracy: a) nadmierny nakład pracy w stosunku do innych czynników, b) niska technika w gospodarstwach włościańskich. Zwiększenie dochodu z pracy jest zatem zależne od celowego nakładu pracy i od podwyższenia plonów brutto, przez wprowadzenie lepszej techniki w gospodarstwie włościańskiem.

Siła robocza gospodarza i gospodyni jest zbyt silnie natężona. Przeciętnie w badanych gospodarstwach włościanin pracuje 3.554 godzin rocznie, włościanka zaś 3.933 godzin, co daje na dzień roboczy prawie 12 wzgl. 15 godzin pracy. Ponieważ praca w porze zimowej jest znacznie krótsza, niż latem, to też gospodarze są zmuszeni podczas lata większą ilość godzin pracować.

Podniesienie dochodu z pracy gospodarza i jego rodziny da się dokonać przez wprowadzenie następujących zmian:

Czas pracy fizycznej i energja pracy rodziny włościańskiej musi być zmniejszona, aby więcej czasu zostało dla pracy umysłowej, aby gospodarstwo mogło być lepiej doglądane i liczbowo kontrolowane. Pojęcie renty od kapitału i procentów jest dla włościanina pojęciem całkiem nieznanem. Przeważnie gospodarze nie mają pojęcia, jaki dochód za pracę daje gospodarstwo i jakie dochody mają ze swego gospodarstwa.

Zmniejszenie czasu pracy fizycznej i energji pracy może być przeprowadzone przez wybór odpowiedniego miejsca dla zagrody i budynków, przez odpowiednie urządzenie stodół. Wybieranie zboża, siana i słomy z najwyższych pomieszczeń stodół nie powinno się odbywać ręcznie, długiemi widłami, lecz przez urządzenia mechaniczne. Maszyna dla cięcia paszy powinną być tak ustawiona, aby wszystka pasza do cięcia mogła być do niej łatwo dostarczona i aby znów pocięta pasza mogła bezpośrednio spadać do stajen. Noszenia nieprzeciętej paszy na widłach i w koszykach należy możliwie unikać.

Rozmieszczenie poszczególnych budynków i pomieszczeń, względem siebie, musi być dokonane pod kątem widzenia odpowiadającej celowi oszczędności pracy. Budowa budynków musi być prowadzona praktycznie i tanio, nawet kosztem masywności. Kapitał budowlany nie powinien w gospodarstwie włościańskiem być tak duży, jak dotychczas, gdyż obciąża jednostkę powierzchni małych gospodarstw zbyt silnie. Im wyższy jest udział kapitału budowlanego w stosunku do wartości gospodarstwa, tem mniejszym jest dochód z pracy. Dla uzyskania celowości, nowobudujące budynki gospodarskie powinny być stawiane tylko na zasadzie bezpłatnych projektów przymusowych, udzielanych przez wydział budowlany Izby Rolniczej.

Dla zmniejszenia ilości pracy fizycznej należy w gospodarstwach włościańskich stosować w większym stopniu, niż dotychczas, pracę maszynową. Maszyny, których nabycie dla poszczególnych gospodarstw z powodu ich małej wielkości byłoby za drogie, lub które w poszczególnych gospodarstwach za mało byłyby wykorzystane, należy nabywać wspólnie.

Praca maszynami, których wspólne użytkowanie jest niemożliwe, winna być prowadzona za zapłatą przez włościan przedsiębiorców.

Z posiadanemi maszynami należy obchodzić się o wiele staranniej, należy również dbać, aby nie były ciągle poddawane wpływom atmosferycznym na dworze lub na polu, jak to można często zauważyć.

Gdzie możliwe, trzeba w małych gospodarstwach włościańskich zamienić pracę konia, pracą krowią. Potania ona pracę sprzężajną znacznie i może mieć duże zastosowanie w gospodarstwie włościańskiem. Tylko tam, gdzie przy pomocy konia gospodarz zarobkuje i zarobki te potaniają pracę końską i gdzie gospodarstwo włościańskie ma dla zaprzęgu końskiego dosyć pracy, utrzymanie konia może się opłacać.

Rozproszenie pracy ma znaczny wpływ na ilość dni pracy. Stratę tę powoduje rozproszenie i złe rozdzielenie poszczególnych parceli przy działach spadkowych. Z tego powodu dochód z pracy rodziny włościańskiej silnie się zmniejsza. Przeciwko tej parcelacji należy walczyć wszystkiemi siłami. Dobrowolna zamiana pól i scalenie muszą temu zapobiec. Ideałem byłoby umieszczenie zagrody i budynków we środku. Gdzie takie umieszczenie zagrody nie daje się urzeczywistnić, to w wypadku dzielenia całości gospodarstwa na działy lepszym środkiem byłaby wspólna uprawa całego obejścia, niż uprawianie poszczególne małych kawałków pola.

# DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

## Apel do krajowego przemysłu budowlanego

**Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.**

## Ciężka sytuacja w przemyśle drzewnym

Według sprawozdania Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie sytuacja w przemyśle i handlu drzewnym uległa dalszemu pogorszeniu, głównie z powodu zastoju w ruchu budowlanym. Z krajów importujących materjały drzewne z Polski nie dochodzą korzystne wiadomości co do zapotrzebowania tych materjałów w najbliższym czasie. Tylko Francja, gdzie ruch budowlany jest więcej ożywiony, okazuje pewne zainteresowanie dla polskiego drewna. Jeżeli idzie o eksport do Niemiec, to złe stosunki wypłacalności tamtejszych firm spowodowały że niemieccy eksporterzy okazują dużą ostrożność i wstrzemięźliwość w zawieraniu tranzakcyj.

Jakkolwiek składy materjałów drzewnych w Niemczech nie są przepełnione, niemniej jednak tamtejsi składnicy z powodu braku gotówki kupują tylko te rodzaje materjałów drzewnych, które w danej chwili są im potrzebne. Wskutek małego zapotrzebowania niemieccy importerzy są bardzo rygorystyczni w odbiorze materjałów drzewnych.

Zastój w przemyśle drzewnym najdobitniej charakteryzuje okoliczność, że na stacjach znajdują się liczne wagony, czekające na załadowanie drewna, podczas gdy w poprzednich latach w tym okresie istniał zawsze brak wagonów, tak, że na podstawienie czekać musiało się nieraz tygodniami.

## Budownictwo na X. Targach Wschodnich we Lwowie od 2. do 16. września

W związku z coraz silniej budzącem się zainteresowaniem wszystkich warstw społeczeństwa zagadnieniami budownictwa, tworzy się pod fachowem kierownictwem, w ramach tegorocznej, dziesiątej zrzędu kampanji Targów Wschodnich, specjalny dział budowlany, którego zadaniem będzie przedstawić całokształt obecnego rozwoju środków i metod techniki budowlanej.

Na dział budowlany składa się pięć grup odrębnych, a w szczególności: I. Grupa ogólna, obejmująca 1) organizację budownictwa, szkoły i instytuty budowlane, pomoc kredytową, spółdzielnie budowlane, książki i czasopisma fachowe; 2) projekty i fotografje domów mieszkalnych i 3) projekty i fotografje innych budowli. II. Grupa materjałów budowlanych, jak kamienie naturalne i sztuczne, cement, wapno, gips, oraz ich zastosowanie, wyroby ceramiczne, materjały zastępcze, drzewo i jego formy handlowe, żelazo i inne metale, materjały izolacyjne i pokrywcze, szkło, farby, lakiery, tapety i t. p. III. Grupa narzędzi i maszyn do kamieni, cegły i betonu, maszyn drogowych i urządzeń transportowych. IV. Grupa rzemiosł budowlanych jak: 1) ciesiołka i stolarka, konstrukcje drewniane, drzwi, okna i podłogi; 2) ślusarstwo i blacharstwo, okucia i konstrukcje żelazne; 3 piece i kuchnie żelazne i kaflowe; 4) instalacje elektryczne, wodociągowe i gazowe; 5) centralne ogrzewanie. V. Grupa urządzeń wewnętrznych dla pokojów mieszkalnych, ubikacyj pobocznych i kuchen, biur i warsztatów budowlanych, oraz biur technicznych.

Do udziału we wszystkich pięciu grupach zgłosiły się już najpoważniejsze w kraju przedsiębiorstwa i firmy z odnośnych branż. Między innemi udział swój zgłosiły już zrzeszenia tak poważne, jak Syndykat Polskich Hut Żelaza, „Centrocement" i inne.

Celowość i użyteczność utworzenia działu budowlanego na Targach Wschodnich jest tak bijące w oczy, że nie potrzebuje dalszego uzasadnienia, zwłaszcza, że zbiega się ono z silną akcją propagandową, podjętą przez miarodajne czynniki za powiększeniem w Polsce konsumcji żelaza i cementu. W związku z działem budowlanym odbędą się we Lwowie pod protektoratem Politechniki przy współudziale wybitnych uczonych i praktyków, wykłady z dziedziny najnowszych zdobyczy techniki budowlanej, ze szczególnem uwzględnieniem budownictwa mieszkaniowego i budowy dróg, połączone ze zjazdem inżynierów i techników budowlanych.

## Produkcja wyrobów fajansowych

Konsumcja wyrobów fajansowych na rynku wewnętrznym zmalała w r. 1929 w porównaniu z r. 1928 o blisko 20 procent, import zaś wyrobów zagranicznych wzrósł ponad 12%. Ogółem produkcja i handel zagraniczny przedstawiały się następująco:

W r. 1928 wynosiła produkcja 112.000 q., przywóz 18.231 q., a wywóz 12.902 q. W roku 1929 wynosiła: produkcja 96.436 q., przywóz 20.450 q., a wywóz 18.922 q.

Produkcja porcelany zmniejszyła się w r. 1919 o 35 proc. (w stosunku do r. 1928), import zaś porcelany utrzymał się na poziomie r. 1928.

Należy zaznaczyć, że wyroby ceramiki szlachetnej produkowane są wyłącznie z surowców zagranicznych, których koszty przywozu są niewspółmiernie wysokie. Przewóz kaolinu surowego wynosi obecnie 177 proc. jego wartości zasadniczej, a jeżeli przyjąć pod uwagę, że z surowego kaolinu odchodzi do 50 proc. zanieczyszczeń, nieprzedstawiających żadnej wartości dla fabrykanta, to koszt przewozu kaolinu stanowi 350 proc. ceny podstawowej tego surowca.

*NADESŁANE*

## Cegła czerwona -- czy biała?

W sprawie zastosowania w budownictwie cegły czerwonej i białej otrzymujemy od jednego z naszych czytelników poniższe uwagi. — Redakcja.

Nie tak dawno, bo rok, czy dwa lata temu obiegła prasę wieść, że biała cegła jest tańsza, a pod względem jakości odpowiadająca cegle czerwonej.

Mniemanie to o taniości cegły białej mogło utrzymać się jeszcze w ubiegłym roku, lecz w obecnym, kiedy cegła czerwona — mimo podwyżki cen pewnych produktów — potaniła, może ona konkurować z białą.

W roku 1929 za 1.000 sztuk cegieł czerwonych I. klasy, loco cegielnia płacono 75,— zł, II. klasy — 65 zł, tymczasem biała kosztowała 55,— zł za 1.000 sztuk.

W tym roku za I klasę cegły czerwonej płaci się 59,— zł, II klasę 54,— zł, a za białą złotych 52,— za 1.000 sztuk.

O tej niewielkiej nadwyżce (7 zł) między I klasą, a białą względnie nikłej (2 zł) między II klasą, a białą nie można wiele mówić, gdyż wynagrodzą to niżej podane korzyści:

....O ile dom, czy jakąś nieruchomość budowaną z cegły czerwonej sprzedamy, to uzyskamy z pewnością większą kwotę, aniżeli za budowę z białej...

Może ktoś zarzuci, że dom z białej cegły nie potrzeba otynkować. A czyż koniecznem jest otynkowanie domu, który budujemy z cegły czerwonej II klasy, a na froncie damy cegłę I klasy?

Czy domy z białej cegły dają nam taką gwarancję przed deszczem, czy wilgocią, jak z czerwonej?

Pewien właściciel, nowo wybudowanego domu z białej cegły z oburzeniem odzywał się o swej budowie, gdyż mury z białej cegły, w czasie ostatnich deszczów przepuściły wilgoć do mieszkań.

Wolałby zapłacić kilkadziesiąt złotych więcej, niż mieć wilgoć w domu, ale „mądry Polak po szkodzie". Obawiam się, tylko, by nie sprawdziło się przysłowie Kochanowskiego:

„Nową przypowieść Polak sobie kupi,
Że przed szkodą, i po szkodzie głupi."

....Poza tem domeczek czy willa budowana z czerwonej cegły sprawia milsze wrażenie, niż z cegły białej....

Tak więc zastosowanie w budownictwie cegły białej, zapoczątkowane w ubiegłym roku, maleje stopniowo, bo wielu przekonało się o jakości, trwałości i taniości cegły czerwonej, która pod każdym względem może konkurować z cegłą białą.

**„Obserwator".**

# WIADOMOŚCI DROBNE

### 11 MILJONÓW ZŁOTYCH NA AKCJĘ BUDOWLANĄ NA GÓRNYM ŚLĄSKU.

W śląskim urzędzie wojewódzkim odbyła się konferencja w sprawie akcyj kredytowych dla ożywienia ruchu budowlanego.

Na konferencji ustalono, że Miejska Kasa Oszczędności w Królewskiej Hucie przeznaczy na akcję 2.500 tys. zł. Z kwoty tej udzieli pożyczek budowlanych po 9%, z czego 5% dopłaca miasto. Z podobną akcją wystąpi Kasa pow. świętochłowickiego.

Miejska Kasa Oszczędności m. Katowic udzielać będzie 9½% pożyczek, dopłata ze strony miasta przewidziana jest na 3%. Również i Komunalna Kasa Oszczędności pow. katowickiego weźmie udział w kredytowaniu budownictwa.

Bank Gospodarstwa Krajowego przyznał w r. b. na cele budowlane 2 miljony zł, z których półtora miljona jest jeszcze do dyspozycji.

Łączna kwota ulgowego kredytu hipotecznego wynosi 11 miljonów złotych. (Iskra).

### NIEOGNIOTRWAŁE BUDYNKI.

Według rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanem, wznoszenie budynków nieogniotrwałych jest wzbronione, o ile przepisy miejscowe nie postanowią o dopuszczalności ich wznoszenia w poszczególnych dzielnicach osiedli. Przepisy miejscowe wydaje Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych na wniosek magistratu danego miasta, oparty na uchwale rady miejskiej.

### KONFERENCJA DRZEWNA.

Projektowana konferencja drzewna w Min. Rolnictwa, została odroczona na początek września ze względu na przesunięcie terminu (do 24 sierpnia) nadsyłania odpowiedzi na ankietę drzewną.

### ZABIEGI ORGANIZACYJ DRZEWNYCH.

Wedle ostatnich wiadomości nowa taryfa związkowa na przywozy kolejowe ma wejść w życie z dniem 1 sierpnia b. r. Odnośne rozporządzenie ma się ukazać w jednym z najbliższych numerów Dziennika Taryf Kolejowych. Ponieważ zwyżka taryf na przewóz drzewa jest w obecnym sezonie całkowitej depresji tego przemysłu, wielce niewskazaną, Radą Naczelna Związków Drzewnych w Polsce zabiega o taryfę wyjątkową na eksport przetworów drzewnych drogą lądową.

## CENY EKSPORTOWE DRZEWA.

Tranzakcje polsko-niemieckie są obecnie bardzo nieznaczne. Słaby popyt jest na bezsęczne boki 23, 26 i 29 mm. po 70—73 Mk. loco granica polsko-niemiecka. Zainteresowanie dla olszyny pozostaje małe; poszukiwane są bale 65 i 80 mm., lecz tylko w ograniczonych ilościach. — Popyt na belki jest słaby; nawet oferty materjału wymiarowego po 62 Mk. loco Berlin są bez zainteresowania. Kantówkę ofiarują loco Berlin po 51 Mk. 20 mm., kliniasto obrzynaną szalówkę po 40—41 Mk. w hurcie.

## ODROCZENIE LIKWIDACJI ZATARGU W ŁÓDZKIM PRZEMYŚLE CERAMICZNYM.

Na dzień 21 lipca b. r. zapowiedziana została konferencja przedstawicieli przemysłu ceramicznego z przedstawicielami robotników tego przemysłu.

Zgodnie z zapowiedzią konferencja odbyła się w Inspektoracie Pracy. Wzięli w niej udział: z ramienia właścicieli cegielń p. Kanwischer, z ramienia związków robotniczych — pp. Zubert, Cywiński i inni.

Konferencja nie dała rezultatów i nie zlikwidowała istniejącego zatargu. Przedstawiciel pracodawców, na wysunięte przez robotników warunki zawarcia zbiorowej umowy w przemyśle ceramicznym nie wyraził zgody, oświadczając, iż warunki te przedstawić musi swoim mocodawcom.

W związku z powyższem, aby dać możność właścicielom cegielni zapoznania się z postulatami robotników, konferencję przerwano, wyznaczając następne jej posiedzenia na 25 b. m.

## RUCH BUDOWLANY WE FRANCJI.

Prefekt departamentu Sekwany opracował projekt budowy nowej serji mieszkań dostępnych dla wszystkich. Projekt rozpatrywany jest przez radę miejską Paryża i prawdopodobnie będzie przyjęty. Mianowicie ma być wybudowanych 20 tys. mieszkań za następującą opłatą: Mieszkanie jednopokojowe z kuchnią — 1400 fr. rocznie, czyli około 40 zł miesięcznie; 2 pokoje z kuchnią — 2 tys. fr. czyli około 57 zł miesięcznie, 3 pokoje z kuchnią — 2.700 fr., czyli 79 zł miesięcznie. Równocześnie mają być budowane większe mieszkania luksusowe, urządzone z wielkim komfortem w cenie od 6 do 9 tys. fr. A trzeba dodać, iż według projektu Loucheura obecnie wykańcza się 15 tys. tanich mieszkań, a w ciągu 5 lat najbliższych wybudowanych będzie jeszcze 50 tys. tanich mieszkań.

# Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

## MATERJAŁY BUDOWLANE.

**Warszawa, 25. 7.** Na rynku materjałów budowalnych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska: Cegła 65—75, fracht 15—20, razem franco wagon Warszawa 80—95, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 90—100 zł., cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląska kosztuje 56—60 zł. plus fracht do Warszawy 35, loco stacja Warszawa 90—95, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 58—60, fracht 30—32, franco stacja Warszawa 90—92, loco budowa 100—105, cegła dziurawka za 1000 szt. 102—110 zł., franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł., franco wagon Warszawa, dachówka falcówka —. Kafle białe środkowe I gat. 50 gr., narożne I gat. 1.00 zł., karnesy środkowe 75 gr., narożne 1.50, (ceny za sztukę), komplet bandy gładkiej 22.50. Ceny powyższe za kafle loco skład w Warszawie. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50 ,cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł., doliczając do tego 1 zł. zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy dojdzie do ceny loco skład 26, loco budowa 27, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24 i 25 zł., w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się 1.60 taniej, ponieważ cena opakowania za worek wynosi 55 gr., co przy 200 kg. stanowi 2.60, czyli worek 50 kg. kosztować będzie na

wagonie w Warszawie 5.39 zł. Loco budowa, cement ze składu kalkulować się będzie przy dostawach większych 6.25 zł. Wapno w różnych gatunkach franco wagon Warszawa za 100 kg.: Kadzielnia kielecka I gat. 6, — II gat. 5.40, — III gat. 5. Jaworznia kielecka 5.40. Zagórze kieleckie 5, Wietrznia kielecka 5.20, Chęciny kieleckie 5.40, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.75, — sosnowieckie 4.60—4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwózka wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje 2.00, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50, maksimum 8, wapno lasowane za 1 metr sześc. z dostawą na budowę 45—50 zł., stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł., a młodsze 45 zł. Gips solwayski za 100 kg. loco skład murarski 11, sztukatorski 12, modelowy 13, alabastrowy 17 zł., wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł. drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 3—4 zł. na worku 100 kg. taniej. Ceny powyższe na cegłę dotyczą zapłaty częściowo gotówkowej, częściowo wekslowej . Przy zapłacie wyłącznie gotówkowej i to zgóry można nabyć cegłę na warunkach znacznie korzystniejszych, gdyż po 90 zł. loco budowa, a z niektórych podmiejskich cegielń nawet po cenach niższych, jednak wywołane to było koniecznością zdobycia gotówki na zapłatę robotników w cegielni. Jakkolwiek subskrypcja za 3 proc. Pożyczką Budowlaną już została ukończona, to jednak Bank Gospodarstwa Krajowego dotąd nie zaczął przydzielać większych kredytów z wyjątkiem niektórych współdzielni. Wobec tego ruch budowlany jest nadal bardzo słaby, a konkurencja bardzo duża. Składnicy chcąc zdobyć firmy pierwszorzędne, obniżają ceny do minimum, by tylko pozyskać dla siebie klientów. Większość bowiem dopuszcza wszystkie swoje weksle do protestu i nie ma najmniejszego zamiaru ich wykupić.

**Kraków,** 25. 7. Notowania materjałów budowlanych Miejskich Zakładów Ceramicznych w Krakowie: Cegła maszynowa, loco cegielnia od 75—80 zł. za 1000 sztuk. Z dostawą na budowę od 80—90 zł. Cegła ręczna loco cegielnia o 10 zł. taniej. Wapno loco Wapienniki miejskie za 100 kg. 4.00 zł., z dostawą na budowę 4.30 zł. Piasek loco brzeg Wisły 5.50 zł. za 1 m.³, z dostawą na budowę 7—9 zł. Cement 10.50 zł. za 100 kg. Gips 7 zł. za 100 kg. Żelazo 44 grosze, cena zasadnicza za 1 kg.

## METALE I WYROBY METALOWE.

**Gdynia,** 25. 7. Przewóz złomu przez Gdynię wzrasta w dalszym ciągu tak, że w czerwcu przywieziono 20.164 ton, w b. m. spodziewają się o 5000 ton więcej. Należy nadmienić, że przy złomie zatrudnia się 5 razy więcej pracowników, niż przy węglu. Skoncentrowanie eksportu złomu w Gdyni jest bezsprzecznie dziełem i zasługą p. Gromkowskiego, dyr. firmy „Atlantic" w Gdyni i Gdańsku.

**Katowice,** 25. 7. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokoju" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odpod. w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 11. Cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

**Berlin,** 25. 7. (Urz.) Not. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna dostawa cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 105¼, Oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, — w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 48—50, Srebro w sztabach ca. 900 za kg. 47½—49½, Złoto w wolnych obrotach za 10 gramów 28—28.20. Platyna w wolnych obr. 1 gram 5—7.

**Nowy Jork,** 25. 7. Notow. metali w cts. za lb.: Miedź: lake loco $11^{1}/_{8}$, — elektrolityczna loco 11, — fas. Nowy Jork 11, — na 3 miesiące 11, — Casting Rafinery loco fob. Nowy Jork 10.50, — cif Hamburg 11.30, Cyna Nowy Jork Strits loco 29.75, na lipiec 29.80. Ołów Nowy Jork loco 5.25, — East St. Louis loco 5.15, Cynk East St. Louis loco 4½, Srebro zagran. w cts. za uncję $34^{5}/_{8}$, Platyna 40, Aluminjum 98—99 proc. loco $22^{7}/_{8}$, Nikiel w sztabach loco 35, Blacha biała fob. Pittsburg 5¼.

**Londyn,** 25. 7. (Urz.) Not. metali w Ł. za tonę: Miedź Standard per kasa $49^{5}/_{8}$—49¾, 3 mies. $49^{9}/_{16}$—$49^{5}/_{8}$, Settl. 49¾, Elektrolit 51½ do 53, Best selected 51 ½—52¾, Elektrowirebars 53. Cyna Standard per kasa $49^{5}/_{8}$—49¾, 3 mies. $49^{9}/_{16}$—$49^{3}/_{9}$, Settl. 49¾, Elektrolit 51½ nieof.) 140½, Straits (obr. nieof.) 136¼, Ołów zagran. dost. natychm. 18¼, terminowa $18^{3}/_{16}$, Settl. 18¼. Cynk zwykły dostawa natychm. $16^{13}/_{16}$, termin. $17^{5}/_{16}$, Settl. $16^{7}/_{8}$. Not. nieof.: Rtęć 22¾, Wolfram 15¾, Siarczan miedzi 23—23½.

**Londyn,** 25. 7. (Urz.) Srebro $16^{3}/_{16}$, Srebro na dostawę $16^{1}/_{16}$, Złoto 85.1 dol. za 1 uncję.

**Berlin,** 25. 7. Na rynku półwyrobów metalowych płacono za 100 kg. w markach: Blacha aluminjowa, drut i stangi 257, — rury 330, miedziana blacha 169, druty i stangi 135.50, rury bez szwu 175.50, krążki miedziane 212, mosiężna blacha taśmówka i drut 146, stangi 122, rury ~~bez szwu~~ 165, tombakowa blacha, drut i stangi 182, nowe srebro blacha, drut i stangi 305, cyna do lutowania 180. Ceny uległy zmianom, spadły znacznie, prócz blachy aluminjowej i rur, które zostały na tym samym poziomie.

**Berlin,** 25. 7. Na rynku starych metali notowano za 100 kg. w markach: Miedź ciężka 94—95, miedziane wióry 87—89, wióry ze śrub mosiężnych 61—62, ścinki stang mosiężnych 67—69, odpadki miękkiej blachy mosiężnej 78—79, rotgus prima maszynowy 84—86, rotgus kolejowy R. g. 89—91, stary cynk 22—23, stary ołów miękki 30—31, aluminjowe maski samochodowe 45—50, cynk Remelted na eksport fob. Hamburg 16½. Na rynku starych metali ceny uległy znacznym zmianom, naogół spadły, zwyżkował tylko stary cynk Remelted.

## DRZEWO.

**Lublin,** 25. 7. Notowania drzewa za czerwiec r. b. Izby Przem.-Handlowej: Drzewo w obrocie krajowym za 1 m.³, ceny orjentacyjne w zł.: 1. Materjał okrągły loco wagon. Bloki dębowe okorowane na czerwono — ceny orjentacyjne od 40—50 cm. w czubie, I kl. — 130—150 zł., te same wymiary II kl. o 25 proc. taniej, od 30—40 cm. I kl. 90—110 , od 25—30 cm. w czubie I kl. 60—70 zł., te same wymiary II kl. 48—55, bloki sosnowe 35 cm. średnicy w czubie i wyżej I kl. —, II kl. o 20 proc. taniej. Kloce dębowe tartaczne nieokor. od 20 cm. średnicy w czubie 35—45, kloce sosnowe tartaczne loco wagon: od 20—30 cm. średnicy w czubie 20—25 zł., od 25—30 cm. średnicy w czubie 25—30, od 30 cm. średnicy w czubie 30—35 zł. Słupy telegraficzne sosnowe krajowe 35—38, Kopalniaki sosnowe 20—22 zł. — 2. Materjał ciosany loco wagon. Plansony dębowe za 1 m.³ brak odbiorców. Sleepry sosnowe — według uzansów 13.50—14 zł sztuka. Podkłady sosnowe od 6.50 na eksport. Klepka bindry — dąb 95—100 zł. (za parę). Kantówki sosnowe za 1 m.³ 55—60 zł. — 3. Materjał tarty — loco wagon: Bloki dębowe od 30 cm. 180—200 zł., bloki sosnowe 125—140 zł. Stolarka: dąb 150—200, sosna 110—125, drzewo sosnowe budowlane —, nieobrzynane: ¾" 65—75 zł., 1" 70—75, $^{6}/_{4}$" 85—90 zł., drzewo sosnowe budowlane — obrzynane ceny te same. Planki sosnowe niesortowane z pod piły (brak odbiorców). 3×9" i 3×11" — zł., 3×8" — zł., 2×7" i 2½×7" —, 2×6" i 2½×6" —, 2×4" — zł., kantówka sosnowa loco wagon dług. od 3—6 mtr. grub. od 10—18 cm. 85—90 zł., grub. 18—24 cm. 85—95, dług. 6 mtr., grub. ta sama droższa o 20 proc., Fryzy dębowe I i II kl. 170—210 zł., III kl. — zł. 4. Drzewo opałowe szczapowe — przeschnięte — za 1000 kg. loco wagon: Dąb, brzoza, grab i buk 28—30 zł., sosno 30—31, jodła, świerk 23—24. Transakcje były minimalne. Tendencja słaba.

**Lwów,** 25. 7. Rynek drzewny opanowała zupełna stagnacja wskutek braku cen orjentacyjnych. Usposobieie wyczekujące.

## WIKLINA.

**Kraków,** 25. 7. Not. Syndykatu Koszykarskiego. Ceny za wiklinę niezgradowaną, niegałęzistą, odpowiednio sortowaną, loco wagon stacja załadowania za 100 kg.: Wiklina zielona niekulturowana: niskopienna 5—6, średniopienna 5.00, wysokopienna 4.00, wiklina zielona kulturowana: niskopienna około 6.50, średniopienna około 6.00 zł., wysokopienna około 5.00 zł., wiklina biała koronowa niekulturowana niskopienna 5.00 dol., średniopienna 5 dol., wysokopiena 4 dol., wiklina niekult. gotowana —, wiklina biała korowana kulturowana niskopienna 9 dol., średniopienna 7 dol., wysokopienna 5 dol. Wiklina gotowana kulturowana niskopienna 9 dol., średniopiena około 7 dol., wysokopienna około 5 dol. Tendencja słaba. Popyt ze strony zagranicy minimalny. Zapasy znaczne.

---

## ZŁOTY W DNIU 25 LIPCA 1930 ROKU.

**Gdańsk** 57.59—57.73; Złoty 57.60—57.74; **Berlin** przekaz na Warszawę i na Katowice 46.075—47.075; Poznań 46.85—47.05; **Londyn** 43.39; **Medjolan** 214; **Nowy Jork** 11.23; **Zurych** 57.70.

# Przetargi • Submisje • Licytacje

## OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na roboty związane z wykończeniem gmachu Państwowej Szkoły Zawodowej Żeńskiej w Warszawie.

Ślepe kosztorysy oraz warunki przetargu otrzymać można w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w r. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50 — II p., w godz. 9—12, za opłatą zł 10,—. Tamże przejrzeć można przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych oraz projekt umowy.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty związane z wykończeniem gmachu Państwowej Szkoły Zawodowej Żeńskiej w Warszawie", wraz z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5% sumy oferowanej, składać należy do dnia 2 sierpnia r. b. do godz. 12-ej w południe w biurze Urzędu.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie
w/z. (—) S. Tomorowicz.

———

## PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY.

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie instalacji wodociągowo-kanalizacyjnej w domu mieszkalnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przy ul. Świętokrzyskiej Nr. 12 w Warszawie.

Ogólne warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu robót i dostaw w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie przy ul. Długiej Nr. 50, II p. pokój Nr. 10 w godz. 9—12.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu za opłatą zł 10,— egzemplarzach ślepych kosztorysów, z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5% sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach, z napisem „Do przetargu na wykonanie instalacji wodociągowo-kanalizacyjntj w domu mieszkalnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przy ul. Świętokrzyskiej Nr. 12 w Warszawie", należy składać najpóźniej do godz. 12-ej w dniu 4 sierpnia 1903 r. w biurze Urzędu, bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor Urzędu Budowy Gmachów Państwowych
w m. st. Warszawie
w z. (—) S. Tomorowicz.

———

## PRZETARG Z. U. P. U.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Warszawie niniejszem ogłasza przetarg na budowę domu dla pracowników umysłowych w Warszawie przy ul. Mickiewicza na Żoliborzu.

Kosztorys (przedmiar) i ogólne warunki umowy można otrzymać:

w Warszawie — w Biurze Zakładu U. P. U. przy ul. Długiej Nr. 29, (pokój 36) w godzinach urzędowych 8—15;

Tamże przeglądać można projekt gmachu i operat o badaniu gruntu.

Opłata za jeden egzemplarz kosztorysu i warunków ogólnych wynosi zł 40,—.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty budowlane domu dla pracowników umysłowych w Warszawie" wraz z dowodem, otrzymanym od Z. U. P. U. o złożeniu wadjum w wysokości zł 25.000,— w gotówce lub papierach mających bezpieczeństwo prawne, stosownie do § 8 Przepisów o powierzaniu robót przez Zakłady Ubezpieczeń Społecznych należy składać w Biurze Zakładu U. P. U. w Warszawie, ul. Długa Nr. 29 (pokój 30) do dnia 2-go sierpnia b. r. do godz. 12-tej.

Zaznacza się, że roboty surowe muszą być wykonane w bieżącym sezonie, a wykończenie musi nastąpić w pierwszej połowie sezonu 1931 roku.

Oferty, nieodpowiadające powyższym warunkom, nie będą rozpatrywane.

Zakład U. P. U. zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferenta, względnie nieprzyjęcia podanej oferty.

**Zakład U. P. U. w Warszawie.**

Dyrektor (—) B. Siwek.
Prezes Komisji Organizacyjnej (—) Dr. W. Adamczak.

———

## DOSTAWA RÓŻNYCH MATERJAŁÓW.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 4 sierpnia 1930 r. przetarg na dostawę:

40 kg. skóry jucht. szarej i 25 kg. czarnej, 5.5 m. b. pasa skórz. pędn. szer. 200 mm., 8.5 m. b. pasa pędn. z sierści wielbł. szer. 65 mm., 30 grabi żel. 16-to zęb., 50 młotów do haków, 50 rabek stal. z kapturkiem do wyciąg. haków, 100 siekier nastalan. wagi około 2 kg. sztuka, 500 wideł do szabru 8-mio zęb., 356 setek nitów żel. saskich różnych wymiarów, 19 kg. knota do lamp naft. i 100 końcówek drewn. do sznurków lamp gazowych.

Oferując powyższe ilości, firma zechce wskazać, czy w razie dalszych potrzeb Dyrekcji, zechce utrzymać ceny do końca r. b.

Oferty składać należy do dnia 4 sierpnia r. b. do godz. 15-ej do skrzynki, znajdującej się w Wydz. zasobów — Al. Jerozolimskie 1-3. Tam również są do obejrzenia wykazy, wzory i rysunki w godz. 10 do 12. Otwarcie ofert nastąpi w sali posiedzeń dnia następnego o godz. 9-ej. Szczegóły dotyczące składania ofert, ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" Nr. 19 z dnia 24 stycznia 1930 r. Ogólne przepisy o dostawach na P. K. P. są do nabycia w pokoju Nr. 10 za opłatą 1 zł, warunki techn. po 50 gr. za egzempl.

## PRZETARG OFERTOWY

Zakład Pensyjny dla funkcjonarjuszy we Lwowie jako Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych ogłasza przetarg ofertowy na pierwszą serję robót budowlanych, mieszkalnych domów robotniczych we Lwowie na gruncie przy ul. za Rogatką.

Kosztorysy ślepe i ogólne warunki przetargu otrzymać można za opłatą 25 zł w biurze Kierownika budowy Inż. Arch. Tadeusza Wróbla, ul. 3 Maja 11 I. p.

W Biurze kierownika są do wglądu plany budowy oraz udziela się wszelkich informacyj od godziny 10—13-tej codziennie.

Oferty w zamkniętych kopertach wraz z wadjum w wysokości 25.000 zł (w gotówce lub w wartościach określonych w załączniku do „Warunków ogólnych") należy składać w Zakładzie we Lwowie ul. Piekarska 1A do dnia 2 sierpnia 1930, godzina 10 przed południem, poczem nastąpi otwarcie ofert w obecności oferentów.

Zakład zastrzega sobie dowolny wybór oferty względnie nieprzyjęcie żadnej oferty.

**Zakład Pensyjny dla Funkcjonarjuszy we Lwowie**
jako
**Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych.**

Dr. Stesłowicz w. r., prezes. J. Zawadowski w. r., dyrektor.

---

## PRZETARG OFERTOWY

Zakład Pensyjny dla funkcjonarjuszy we Lwowie jako Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych ogłasza przetarg ofertowy na pierwszą serję robót budowlanych, mieszkalnych domów urzędniczych we Lwowie na Górze Kadeckiej.

Kosztorysy ślepe i ogólne warunki przetargu otrzymać można za opłatą 25 zł w biurze Kierownika budowy Inż. Arch. Tadeusza Sroczyńskiego, ul. św. Zofji 50.

W Biurze Kierownika są do wglądu plany budowy oraz udziela się wszelkich informacyj od godziny 10—13-tej codziennie.

Oferty w zamkniętych kopertach wraz z wadjum w wysokości 40.000 zł (w gotówce lub w wartościach określonych w załączniku do „Warunków ogólnych") należy składać w Zakładzie we Lwowie ul. Piekarska 1a do dnia 2 sierpnia 1930, godzina 12 w południe, poczem nastąpi otwarcie ofert w obecności oferentów.

Zakład zastrzega sobie dowolny wybór oferty względnie nieprzyjęcie żadnej oferty.

**Zakład Pensyjny dla Funkcjonarjuszy we Lwowie**
jako
**Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych.**

Dr. Stesłowicz w. r., prezes. J. Zawadowski w. r., dyrektor.

---

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie ogłasza

## PRZETARG PUBLICZNY.

na dostawę w okresie rocznym 8.000 kg. łańcuchów. Termin składania ofert do dnia 1. VIII. br. do godziny 12-tej w południe.

Bliższe szczegóły ogłoszone w „Monitorze Polskim" Nr. 160 z dn. 14. 7. 1930 r.

---



Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Krakowie ogłasza

## 1) PRZETARG

**na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania oraz wodociągów i kanalizacji.**

## 2) PRZETARG

**na instalację światła elektrycznego w budynku urzędu pocztowego w Będzinie.**

Warunki przetargów oraz projekty i kosztorysy można przeglądać w Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie, Oddział Budowlany, ul. Zacisze L. 5 I p.

Termin wnoszenia ofert upływa dnia 7 sierpnia 1930 r. o godz. 10-tej.

Oryginalne teksty ogłoszeń przetargów umieszczono w Dzienniku Urzędowym Województwa w Krakowie.

Prezes Inż. Dutczyński.

---

## PRZETARG.

Uniwersytet Poznański ogłasza przetarg na dostawę około 2459 ton koksu hutniczego, 271,6 ton węgla kamiennego i 60 m³ drzewa na podpałkę.

Węgiel i koks posiadać muszą wysoką wartość opałową a koks najwyżej 5% nawilżenia. Przewóz i dostawę do piwnic należy podać osobno.

Oferty ostemplowane wraz z kwitem na złożone wadjum w Kwesturze Uniwersytetu w wysokości 2% sumy oferowanej należy złożyć najdalej do dnia 5 sierpnia 1930 r. do godziny 13-tej pokój Nr. 17. Uniwersytet zastrzega sobie wolny wybór oferenta, podzielenie dostawy na kilku dostawców lub nieuwzględnienie żadnej oferty. **Uniwersytet Poznański.**

---

## PRZETARG.

Starostwo Krajowe Pomorskie w Toruniu ul. Mostowa 13 rozpisuje niniejszem przetarg pisemny na budowę mostu żelbetonowego o rozpiętości 10 m. w świetle na drodze wojewódzkiej Grupa — Grudziądz w km. 5.385.

Oferty w zalakowanych kopertach z napisem zewnątrz „Budowa mostu na drodze wojewódzkiej Grupa—Grudziądz" należy złożyć do dnia 1 sierpnia 1930 r. godz. 12 w Wydziale I. Starostwa Krajowego.

Oferty należy składać na oryginalnych formularzach kosztorysowych, które wraz z warunkami przetargu nabyć można w Wydziale Budowlanym Starostwa Krajowego za opłatą 5,— zł.

Wadjum w wysokości 1.600,— zł w gotówce lub państwowych papierach wartościowych należy złożyć w Głównej Kasie Krajowej Mostowa 13 a kwit dołączyć do oferty.

Starostwo Krajowe zastrzega sobie prawo oceny i dowolny wybór oferenta. **Starosta Krajowy Pomorski.**

---

## PRZETARG OFERTOWY

Spółka Drenarska w Gniewkowie ogłasza niniejszem przetarg publiczny na wykonanie prac ziemnych i murarskich przy remoncie kanału pomiędzy Starem a Nowem Jeziorem.

Wadjum we wysokości 2 proc. sumy kosztorysowej należy składać w Banku Ludowym w Gniewkowie a kwit dołączyć do oferty.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach z napisem „Oferta na remont kanału" do 30 lipca 1930 r. godz. 12-tej w Magistracie w Gniewkowie, gdzie otrzymać można podkładki ofertowe za opłatą 2 zł i gdzie nastąpi otwarcie ofert w obecności przybyłych oferentów. Rysunki przedkłada oraz wszelkich wyjaśnień udziela powiatowy inżynier melioracyjny p. Jasiak w Inowrocławiu w godzinach urzędowych.

Spółka Drenarska zastrzega sobie prawo wyboru oferenta, nie uwzględniając żadnej oferty lub też wyłącznie pewnych pozycyj kosztorysowych o charakterze specjalnym.

Oferty można składać li tylko na drukach dostarczonych przez Magistrat w Gniewkowie.

**Zarząd Spółki Drenarskiej w Gniewkowie.**

## ODBUDOWA WIEŻY CIŚNIEŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg nieograniczony na odbudowę górnej części wieży ciśnień na st. Olkieniki.

Warunki przetargu, ślepy kosztorys, warunki techniczne i ogólne są do przejrzenia w dnie urzędowe od godziny 9-ej do 12-ej w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie, ul. Słowackiego2, II piętro, pokój Nr. 3, gdzie również można otrzymać wszelkie informacje dotyczące wymienionej wieży ciśnień.

Zainteresowani mogą nabyć pełny komplet wykazanych wyżej danych technicznych po wpłaceniu do kasy dyrekcyjnej 15 zł.

Wysyłanie pocztą materjałów dotyczących przetargu Dyrekcję nie obowiązuje.

Robienie notatek zezwala się tylko w lokalu Dyrekcji i w podanym wyżej czasie.

Oferty winne być nadesłane lub złożone do specjalnej skrzynki, znajdującej się w Prezydjum Dyrekcji do godziny 12-ej dnia 8-go sierpnia 1930 roku.

Wadjum w wysokości 1600 zł winno być złożone w sposób ustalony przez Ministerstwo Skarbu w kasie dyrekcyjnej, kwit zaś o złożeniu wadjum winien być dołączony do oferty.

## PRZETARG.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Wilnie, ogłasza przetarg publiczny nieograniczony na sprzedaż zużytych materjałów: szmelcu żelaznego i żeliwnego oraz motoru elektrycznego i rowerów, a mianowicie:

1. Różnego żelaza około . . . . . 5.000 kg.
2. Różnego żeliwa około . . . . . 800 kg.
3. Blachy dachowej około . . . . . 4.000 kg.
4. Motor elektryczny stałego prądu . . 1 szt.
5. Rowery . . . . . . . . . 2 szt.

Przetarg odbędzie się w dniu 4 sierpnia r. b. o godz. 10-ej w Urzędzie Wojewódzkim — Dyrekcji Robót Publicznych Oddział Ogólny pokój Nr. 85, przy ul. Magdaleny Nr. 2.

Dokumenty przetargowe winny być składane przez petentów w zapieczętowanych kopertach w kancelarji Oddz. Ogólnego, pokój Nr. 76 Dyrekcja Robót Publicznych do godz. 9-ej tejże daty, które są następujące:

a) oferta petenta ze wskazaniem ceny jednostkowej za materjały za kg. (patrz p. 1, 2, 3), za inwentarz za sztuki (patrz p. 4 i 5);

b) wadjum 5% sumy zaoferowanej w formie pokwitowania miejscowej Kasy Skarbowej o wpłaceniu tej sumy do kasy.

Powyższe materjały oraz inwentarz mogą być oglądane w godzinach urzędowych w podwórkach przy ul. Magdaleny 2 i Końskiej 18.

Wszelkie informacje o niniejszym przetargu mogą być udzielane w lokalu Dyrekcji Robót Publicznych, pokój Nr. 85.

Dyrektor Inżynier (—) **Siła-Nowicki.**

Wydział Powiatowy w Sandomierzu ogłasza niniejszem

## PRZETARG

na budowę szkoły rolniczej w Mokoszynie na sezon budowlany 1930 rok.

Projektuje się w tym czasie wzniesienie murów od fundamentów i nakrycie budynku dachem. Materjały dostarczy Sejmik. Bliższe szczegóły, jak również i ślepe kosztorysy dostarczy Oddział Budowlany Sejmiku. Kosztorysy za opłatą zł 20,—.

O roboty te mogą się ubiegać koncesjonowane firmy budowlane, oraz kwalifikowani majstrowie.

Oferty składać należy do Wydziału Powiatowego w zapieczętowanych kopertach z napisem u góry „Oferta na budowę w Mokoszynie" w terminie do dnia 1 sierpnia br.

Do oferty musi być dołączony kwit na złożone w Kasie Sejmiku Sandomierskiego wadjum w wysokości 5% ceny oferowanej, a to w gotówce, papierach państwowych lub należycie gwarantowanych wekslach.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie wolny wybór oferenta bez względu na wysokość oferowanej sumy.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta Powiatowy: wz. (—) Heynar.

## PRZETARG.

2 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Lublinie ul. Szpitalna 12 ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie robót remontu głównego w garnizonie Krzemieniec bud. Nr. 14 (biura P. K. U.) i przebudowę budynku Nr. 478 — koszary, w garnizonie Równe.

Warunki i druki ofertowe są do przejrzenia i nabycia w kancelarji Szefostwa w godzinach urzędowych.

Oferty należy składać w kancelarji Szefostwa w terminie do godziny 11 dnia 4 sierpnia.

Zastrzega się prawo przeprowadzenia dodatkowego ustnego przetargu i dowolnego wyboru oferenta.

4 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Łodzi ul. 11-go Listopada 83, ogłosiło

## PRZETARG NIEOGRANICZONY

na roboty:

1) budowa w Głównej Składnicy Uzbrojenia Nr. 4 w Regnach: elektrowni, magazynu i portjerni,
2) budowa piorunochronów na budynkach magazynowych w Regnach,
3) remont magazynu 31 p. S. K. w Łodzi.

Przetargi odbędą się w terminach niżej podanych, które są jednocześnie terminami wnoszenia ofert, a mianowicie:

dla robót ad 1 — dnia VIII. 1930 — godz. 11-ta
dla robót ad 2 — dnia 9. VIII. 1930 — godz. 11-ta
dla robót ad 3 — dnia 9. VIII. 1930 — godz. 12-ta

Szef Budownictwa Ok. IV.
(—) Inż. Dubanowicz, major.

## PRZETARG.

Magistrat m. Łodzi ogłasza pisemny i publiczny przetarg na wykończenie ostatnich 6 kamienic, wybudowanej kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem w Łodzi o łącznej pojemności około 69.000 mtr. sześc.

O budowę ubiegać się mogą przedsiębiorstwa i firmy zarejestrowane.

Oferty pisemna na oryginalnych ślepych kosztorysach całkowicie wypełnionych, odpowiadające zatwierdzonym warunkom przetargu, należy składać na wszystkie 6 kamienic w Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi, Plac Wolności Nr. 14, pokój Nr. 44, do dnia 5 sierpnia 1930 r. wł. do godz. 11.30 w poł., w kopertach podwójnych, zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu, mającego się odbyć w dniu 5. 8. 1930 r. na wykończenie 6 kamienic kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem" i podaniem nazwy oferującej firmy i adresu, z których wewnętrzna będzie zawierał samą ofertę, zewnętrzna zaś, prócz wyż. wspomnianej koperty, powinna mieścić także dowód złożenia wadjum do depozytu Magistratu m. Łodzi w wysokości 50.000 zł w gotówce lub innych wartościach, przewidzianych „Instrukcją o sposobie oddawania i odbierania dostaw i robót, wykonywanych dla Magistratu m. Łodzi", zatwierdzoną uchwałą Magistratu Nr. 190 z dn. 27 lutego 1930 r., z wyjątkiem zapisów hipotecznych, które przyjmowane nie będą.

Zwracając specjalną uwagę na punkty: 4, 6, 7 § 9 Instrukcji, zaznacza się, że na wypadek złożenia wadjum w formie listów gwarancyjnych, papierów pupilarnych i weksli; winny one być zgłosozne o 3 dni wcześniej od terminu otwarcia ofert dla umożliwienia zbadania ich wartości.

Oferty będą otwarte w tym samym dniu, t. j. 5. 8. 1930 r. o godz. 12-ej w sali posiedzeń Magistratu, przy Placu Wolności 14, pokój nr. 24.

Oferty nieodpowiadające warunkom przetargu lub złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

Warunki przetargu i załączniki: ślepy kosztorys, plan sytuacyjny z oznaczeniem kompleksu kamienic, projekt umowy, można otrzymywać codziennie od dnia 28. 7. 1930 r. w godzinach biurowych w Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi( Pl. Wolności Nr. 14, p. 41, za opłatą zł 20,—. Tamże do przejrzenia plany policyjno-budowlane kolonji.

**Magistrat m. Łodzi.**

## PRZETARG.

Magistrat m. Łodzi ogłasza publiczny i pisemny przetarg na wykonanie instalacji elektrycznego oświetlenia w ostatnich 6 trzypiętrowych kamienicach w kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem w Łodzi.

O roboty ubiegać się mogą przedsiębiorstwa i firmy koncesjonowane i zarejestrowane.

Oferty pisemne na oryginalnych ślepych kosztorysach, całkowicie wypełnionych, odpowiadające zatwierdzonym przez Magistrat „warunkom przetargu", należy składać w Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi, Pl. Wolności 14, pokój nr. 44, do dnia 6 sierpnia 1930 r. włącznie do godz. 11,30 w poł. w kopertach podwójnych, zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu mającego się odbyć w dniu 6 sierpnia 1930 r. na wykonanie instalacji oświetlenia elektrycznego w 6 kamienicach w kolonji mieszkaniowej na Polesiu Konstantynowskiem w Łodzi" i podaniem nazwy oferującej firmy i adresu, z których wewnętrzna będzie zawierała samą ofertę, zewnętrzna zaś, prócz wyż. wspomnianej koperty powinna mieścić w sobie także dowód złożenia wadjum w Kasie Miejskiej do depozytu Magistratu m. Łodzi, w wysokości 1.500 zł w gotówce lub innych wartościach, przewidzianych w „Instrukcji o sposobie oddawania i odbierania dostaw i robót, wykonywanych dla Magistratu m. Łodzi", zatwierdzonych uchwałą Magistratu m. Łodzi nr. 190 z dnia 27. II. 1930 roku z wyjątkiem zapisów hipotecznych, które przyjmowane nie będą.

Zwracając specjalną uwagę na punkty: 4, 6 i 7 § 9 instrukcji, zaznacza się, że na wypadek zgłoszenia wadjum listów gwarancyjnych, papierów pupilarnych i weksli, winny one być zgłoszone o 3 dni wcześniej od terminu otwarcia ofert dla umożliwienia zbadania ich wartości.

Oferty będą otwarte w tym samym dniu o godz. 12, w sali posiedzeń Magistratu, Pl. Wolności 14, pokój 24.

Oferty, nieodpowiadające warunkom przetargu lub złożone po terminie, nie będą rozpatrywane.

Warunki przetargu i załączniki: (ślepy kosztorys, warunki techniczne, projekt umowy i plan sytuacyjny kompleksu 6 kamienic) można otrzymywać codziennie od dnia 28 lipca 1930 r. w godzinach biurowych w Wydziale Budownictwa Magistratu pokój nr. 41, za opłatą 10 zł.

**Magistrat m. Łodzi.**

## PRZETARG.

na roboty budowlane w gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi ogłasza przetarg nieograniczony na roboty budowlane, które mają być wykonane w nieruchomości jej przy ul. Al. Kościuszki Nr. 4, w Łodzi, „Warunki przetargowe" otrzymać można w biurze Izby przy ul. Targowej 63 w Łodzi.

## PRZETARG.

Dyrekcja Robót Publicznych w Tarnopolu ogłasza przetarg pisemny nieograniczony na budowę dla Polskiego Monopolu Tytoniowego w Tarnopolu:

1. Elektrowni o wymiarach 15.00×14.00 m. z wartownią przy bramie przejazdowej.
2. Murowanych części ogrodzenia wraz z wartownią przy bramie wjazdowej.
3. Dwóch bram oraz części tegoż ogrodzenia z żelaza kutego.

Oferty należy składać osobno na roboty oznaczone pod punkt 1 i punkt 2 i osobno na roboty pod punkt 3, w kopertach zamkniętych i zalakowanych z napisem: „Oferta na budowę eltktrowni i murowanej części ogrodzenia dla Polskiego Monopolu Tytoniowego" względnie „Oferta na żelazne części ogrodzenia dla Polskiego Monopolu Tytoniowego", w Oddziale III Dyrekcji Robót Publicznych w Tarnopolu do godziny 11-tej dnia 4 sierpnia 1930 r. w którym to czasie nastąpi otwarcie ofert.

Do oferty winno być dołączone wadjum w wysokości 4% od oferowanej kwoty dla robót pod p. 1 i 2 i w wysokości 5% od robót pod p. 3.

Kosztorys ofertowy, warunki umowy, warunki techniczne, plany i potrzebne wyjaśnienia są do otrzymania w Dyrekcji Robót Publicznych zaczynając od dnia 29 bm.

Dyrekcja pozostawia sobie prawo wyboru oferentów bez względu na wysokość oferowanej kwoty oraz odrzucenia wszystkich ofert.

Tarnopol, dnia 21 lipca 1930 r.

Dyrektor: w z. Inż. Artychowski w. r.

## ZAWIADOMIENIE.

3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa zawiadamia, że w dniu 4 sierpnia b. r. godz. 10-ta odbędzie się przetarg nieograniczony na budowę budynku koszarowego (robocizna) w Podbrodziu i na wykończenie stajni w Mołodecznie.

Szczegółowe ogłoszenia ukażą się w „Polsce Zbrojnej".

**3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa.**

## Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

**Lokomobila przewoźna** 9615

24 HP. w ruchu, w bardzo dobrym stanie z roku 1913 angielska. Sprzeda tartak inż. LISOWSKIEGO w RABCE

**Młody żelaźniak**

z 6-letnią praktyką, obecnie na niewypowiedzianej posadzie, obeznany dobrze z pokrewnionemi branżami, jak: szkło, porcelana, art. techniczne, amunicja, pragnie zmienić posadę.

Łaskawe oferty uprasza 9006

**W. KOŃCZAK, Gdynia I, Poste Restante 45/27.**

Przedsiębiorstwo w Poznaniu

**szuka robót dla dwóch tokarek**

1000 i 1500 mm. długich. Oferty uprasza się do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8992

**Egzaminowany mistrz ślusarski**

biegły w pracach tokarskich, naprawy maszyn rolniczych i samochodów, posiadający prawo jazdy, przyjmie stosowną posadę. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9049.

# K U P N A

**Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale**

kupuje

**T. Bielawski, Poznań,**

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

**Fabryka Przetworów Ziemniaczanych**

**p. Wolkowo,** p. Kościan

**zakupi**

**2 żelazne błotniarki** 9071

(prasy filtrowe) 18—20 płyt,

**2 żelazne przesuwacze**

„Montejus" zawartości 15 hektolitrów,

**5—6 zbiorników**

czworokątnych żelaznych zawartości 20 hl.

**Szlamy akumulatorowej** w każdej ilości **kupuję.** Oferty uprasza się pod 30,48 **„PAR" Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11.** 9073

**Wiertarki do szlifowania cylindrów**

na 25—30 milimetrów, skok około 250 milimetrów, używanej, w dobrym stanie poszukujemy. Oferty tylko pisemne: 1659

BRACIA BERGMAN, WARSZAWA, Marszałkowska 154.

**TOKARNIĘ**

do czterech metrów i szeping, kupię używane. WARSZAWA, Radzymińska 8, Warsztat mechaniczny. (1398

Baczność! Kupię w dobrym stanie

**motor 6-konny**

na 220 wolt napięcia lub zamienię na nowy czterokonny 1569 JAN BIAŁY, GNIEW, Podwale 2.

**Cylinder do suszenia**

do 1½ m ∅ i ca 1½ m długości, poszukiwany

Zgłoszenia uprasza się do Administracji „Rynku Metalowego i Maszyn." pod nr. 9081

**Jeden używany łamacz węgla**

dla rozdrobnienia węgla, około 10 ton węgla na godzinę na wielkość 0—40 mm.

kupimy.

Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9053.

**Betoniarkę** używaną w dobrym stanie, formy do rur kanalizacyjnych, kupi zaraz i uprasza o ofertę z podaniem ceny. 9070

**I. GÓRNICKI, Krzemieniec, Dubieńska Rogatka 14.**

**Motor Diesla**

używany w dobrym stanie z bezpośrednio połączonym generatorem 50 do 70 KM. kupimy.

Oferty adresować: FABRYKA KUŚNIERSKA, STARY SĄCZ. 9065

**LOKOMOBILA**

w poszukiwaniu od 40 i więcej HP. Oferty ze szczegółami (miejsce znajdowania się, firma, rok, niezbędny remont, cena) nadesłać należy: DZIEWIENISZKI z. WILEŃSKIEJ, majątek Klewice, Inżynier B. AUGUSTYNIAK. 1567

**Tokarkę używaną**

2,5—4,0 m. dł. kupię. — LEITGEBER, POZNAŃ, ul. Naramowicka 25. 1657

Kupię okazyjnie w dobrym stanie

**kompletne walce**

pojedyncze pięćdziesiątki KAZIMIERZ KOPF, ŻUKÓW, poczta Cieszanów. 1568

**Wszelkie ogłoszenia**

w sprawie kupna i sprzedaży osięgają

w „Rynku Metalowym i Maszynowym"

**znaczny skutek**